



ALEXANDRE DE ALBUQUERQUE CORDEIRO

**CARONA SOLIDÁRIA: UMA OPÇÃO DE MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE
FLORIANÓPOLIS-SC**

Florianópolis

2017

ALEXANDRE DE ALBUQUERQUE CORDEIRO

**CARONA SOLIDÁRIA: UMA OPÇÃO DE MOBILIDADE NO MUNICÍPIO DE
FLORIANÓPOLIS-SC**

Trabalho Conclusão do Curso de
Graduação em Geografia do Centro de
Filosofia e Ciências Humanas da
Universidade Federal de Santa Catarina
como requisito parcial para a obtenção do
Título de Bacharel em Geografia
Orientadora: Profa. Dra. Rosemy da Silva
Nascimento

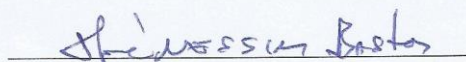
Florianópolis
2017

Alexandre de Albuquerque Cordeiro

Carona Solidária, uma opção de mobilidade no município de Florianópolis

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de “Bacharel em Geografia” pela Universidade Federal de Santa Catarina e aprovada em sua forma final pelo Programa Graduação em Geografia.

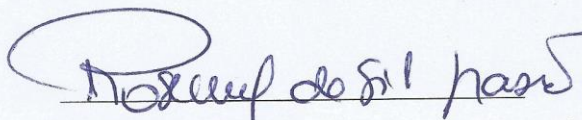
Florianópolis, 08 de dezembro de 2017.



Prof. Dr. José Messias Bastos

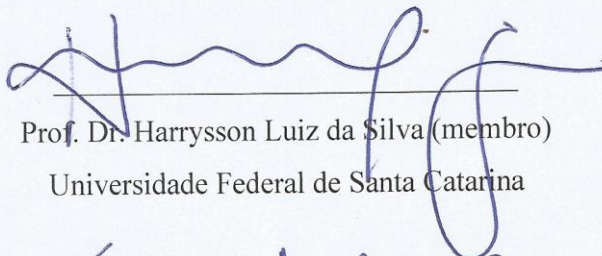
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:



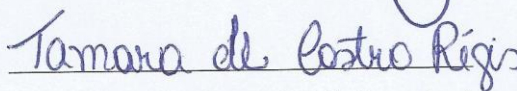
Profa. Dra. Rosemy da Silva Nascimento (orientadora)

Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Harrysson Luiz da Silva (membro)

Universidade Federal de Santa Catarina



Ma. Tamara de Castro Régis (membro)

Universidade Federal de Santa Catarina

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Cordeiro, Alexandre de Albuquerque
Carona solidária : uma opção de mobilidade no município
de Florianópolis - SC / Alexandre de Albuquerque Cordeiro ;
orientadora, Rosemy da Silva Nascimento, 2017.
90 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Geografia,
Florianópolis, 2017.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Carona Solidária. 3. Mobilidade
Urbana. 4. Florianópolis. 5. Pontos de carona. I.
Nascimento, Rosemy da Silva. II. Universidade Federal de
Santa Catarina. Graduação em Geografia. III. Título.

Dedicado à memória de Ricardo Dias, grande amigo e caroneiro.

AGRADECIMENTOS

Agradeço principalmente a todos que já me deram carona, como também aos que conheci dando carona, sendo também muito grato pelas vivências diretas com outros caroneiros, pelas inspirações, parceria e troca de experiências, essenciais para despertar meu fascínio e interesse em buscar fortalecer sua prática e incentivo.

A todos os amigos do curso, em especial aos Empedernidos de 2010.1, minha turma, os quais avançamos juntos muitas barreiras durante o passar dos semestres, agradeço também aos professores, servidores e colegas, em especial a professora Rosemy pelas contribuições e autonomia na realização desta monografia, e ao professor Harrysson pela troca de ideias e pelo interesse na pesquisa.

A minha amada família, meus pais Ivonete e Afonso, e à minha irmã Priscilla, pessoas maravilhosas que me deram todo o apoio que precisei nestes períodos de universidade.

E especialmente a todos meus amigos e amigas poetas, escritores, músicos, artistas, sociólogos, antropólogos, oceanógrafos, geógrafos, gamers, designers, engenheiros e caroneiros(as), companheiros de muitas estradas e desafios, a meu amigo e mestre oceanógrafo Jesus, e especialmente desejo expressar minha gratidão imensa aos que fazem e sempre farão parte do Cafofo do Bigode: principalmente aos meus verdadeiros irmãos de república ao Rafa Charlie o qual serei eternamente grato por todo o suporte e parceria desde os anos iniciais de faculdade, também muito grato ao Ney, Guto, Torto, Tiozim, Yuri, Zaca e a minha amada companheira de vida Maya, não teria conseguido sem todos vocês, cada um a seu modo me ajudou a chegar nesta etapa, muito obrigado por existirem!

RESUMO

Esta pesquisa busca inicialmente apresentar os problemas de mobilidade urbana gerados pelo domínio do transporte individual no planejamento urbano. Com um enfoque na mobilidade do município de Florianópolis, serão analisados a formação histórica e urbana com a proposta de se pensar a carona solidária como uma forma de locomoção alternativa, demonstrando uma maneira de incentivo à mobilidade compartilhada através de sites, grupos virtuais e aplicativos de carona, sendo feito um recorte espacial nos distritos específicos da Trindade, Pantanal, Itacorubi, Lagoa da Conceição, Praia Mole, Barra da Lagoa, Porto da Lagoa, Campeche e Rio Tavares. Este trabalho teve como objetivo analisar e caracterizar a carona solidária como alternativa de mobilidade urbana no município. As metodologias empregadas nesta pesquisa foram o levantamento bibliográfico, dando subsídios científicos a esta monografia., na qual, se sustentou nas temáticas de espaço urbano e mobilidade. Também foi aplicado um questionário online, e feita a localização de pontos e conexões de carona solidária, contando com fotografias em campo de cada um dos pontos identificados. Como considerações finais, tal pesquisa demonstra a relação de características geográficas, urbanas e históricas do município, suas políticas públicas ineficientes quanto ao transporte coletivo e cicloviário, apresentando as práticas de carona solidária como reflexo deste conjunto de problemas urbanos de mobilidade. Através dos dados obtidos no questionário online e por meio da identificação de pontos de caronas, foram levantadas informações que incentivam e auxiliam àqueles que buscam a carona solidária como forma de se movimentar por alguns lugares do município de Florianópolis.

PALAVRAS-CHAVE: Carona solidária. Mobilidade urbana. Florianópolis. Pontos de carona.

ABSTRACT

This research seeks first to present the urban mobility problems caused by the domination of the private transport on the urban planning. With a focus on the mobility of the Florianópolis county, it will be analyzed his historical and urban formation with a proposal to think hitchhike as a form of alternative locomotion, demonstrating ways to encourage shared mobility through websites, virtual groups and hitchhiking apps, being made a spatial cut in the specific districts of Trindade, Pantanal, Itacorubi, Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, Porto da Lagoa, Campeche e Rio Tavares. This study had the objective of analyzing and characterizing hitchhike as an alternative of urban mobility in the county. The methodologies used in this research were the bibliographic survey, giving scientific subsidies to this monograph, in which, it was sustained in the themes of urban space and mobility. An online questionnaire was also applied, and the location of points and connections of hitchhike was made, counting on field photographs of each of the points identified. As final considerations, such research demonstrates the relation of geographic, urban and historical characteristics of the county, its inefficient public policies regarding collective and cycling transportation, presenting the hitchhike practices as a reflection of this set of urban mobility problems. Through the data obtained in the online questionnaire and through the identification of hitchhike points, information was collected that encourages and helps those who seek hitchhike as a way to move around some places in the county of Florianópolis.

KEYWORDS: Hitchhike. Urban Mobility. Florianópolis. Hitchhike Points.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Rede de ocupação polinuclear do território já fazia parte da lógica de ocupação colonial da Ilha. (entre 1748-1756)	21
Figura 2 – Evolução da mancha urbana desde a década de 50 até os dias atuais.....	24
Figura 3- Congestionamento no acesso a ponte Ivo Silveira por volta das 18:15 na data de 15\02\17, sentido Centro-Continente.....	25
Figura 4- Congestionamento cotidiano nos horários de <i>rush</i> da saída para o Continente.....	26
Figura 5- Infraestrutura ciclovária existente na grande Florianópolis.....	28
Figura 6 - A insustentabilidade do modelo de urbanização rodoviarista aliada à desigualdade social é representada nesta charge do cartunista Angeli.....	32
Figura 7 – Ponto fixo de carona solidária.....	37
Figura 8- Benefício do aumento da taxa de ocupação dos automóveis.....	38
Figura 9– Linhas de conexões entre os pontos gerais de carona localizados.....	59
Figura 10 – Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros da Trindade, Pantanal e Itacorubi.....	60
Figura 11- Recortes dos pontos Eletrosul (A) e Dona Benta (B), pontos localizados nos distritos universitários.....	61
Figura 12 – Fotografia do Ponto Dona Benta.....	61
Figura 13 – Fotografia do Ponto Eletrosul.....	62
Figura 14 -Recorte do Ponto Geral Itacorubi.....	62
Figura 15 – Fotografia do Ponto Itacorubi UFSC.....	63
Figura 16- Fotografia do Ponto Itacorubi SC-404.....	63
Figura 17 – Fotografia do Ponto Itacorubi- Lagoa.....	64
Figura 18- Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros Rio Tavares e Campeche.....	65
Figura 19- Recortes dos pontos gerais Rio Tavares(A), Sul(B) e Campeche(C).....	66
Figura 20 – Fotografia do Ponto Ipiranga.....	66
Figura 21- Fotografia do Ponto Rio Tavares- Pântano do Sul.....	67
Figura 22 – Fotografia do Ponto Rio Tavares-Lagoa.....	67
Figura 23 – Fotografia do Ponto depois do Trevo.....	68
Figura 24 – Fotografia do Ponto Pequeno Príncipe.....	68
Figura 25- Fotografia do Ponto Praia do Campeche.....	69
Figura 26 - Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros da Lagoa da Conceição e Porto da Lagoa.....	70
Figura 27- Recorte do Ponto Geral Porto da Lagoa.....	71
Figura 28- Fotografia do Ponto Porto- Rio Tavares.....	72
Figura 29- Fotografia do Ponto Porto-Lagoa.....	72
Figura 30- Fotografia do Ponto Porto-Canto.....	72
Figura 31 - Recorte dos pontos gerais do Morro da Lagoa(A), Rendeiras(B) e Morro da Mole(C).....	73
Figura 32- Fotografia do Ponto Morro da Lagoa.....	74
Figura 33- Fotografia do Ponto Lagoa-Canto.....	74
Figura 34- Fotografia do Ponto Osni Ortiga.....	75
Figura 35- Fotografia do Ponto Rendeiras.....	76
Figura 36 – Fotografia do Ponto Final da Rendeiras.....	76
Figura 37 – Fotografia do Ponto subida Morro da Mole.....	77
Figura 38- Fotografia do Ponto Joaca.....	77
Figura 39 – Localização de pontos de carona solidária sugeridos na Praia Mole e Barra da Lagoa.....	79

Figura 40 - Recorte do Ponto Geral da Mole.....	80
Figura 41 - Fotografia do Ponto Mole-Barra.....	80
Figura 42 - Fotografia do Ponto Mole-Lagoa.....	81
Figura 43 - Recortes dos pontos gerais da Barra(A), Canal da Barra(B) e Saída da Barra SC-406(C).....	82
Figura 44 - Fotografia do Ponto Barra-Lagoa.....	82
Figura 45 - Fotografia do Ponto depois da Fortaleza.....	83
Figura 46 - Fotografia do Ponto Canal da Barra.....	83
Figura 47 - Ponto Canal da Barra- Rio Vermelho.....	84
Figura 48- Fotografia do Ponto saída da Barra-SC-401.....	85

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição das formas de transporte utilizados na Grande Florianópolis.....	16
Tabela 2- Desenvolver da frota de automóveis da Grande Florianópolis entre o período de 2005 a 2015.....	31
Tabela 3 - Pesquisa realizada com universitários que utilizam o transporte público demonstra insatisfação de seus usuários.....	32

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Idade.....	40
Gráfico 2- Atividade Ocupacional.....	42
Gráfico 3- Tanto caroneiros eventuais como os frequentes fazem parte da maioria dos questionados.....	43
Gráfico 4- Percentagem de caronistas entre os questionados.....	43
Gráfico 5- Modo de deslocamento diário.....	44
Gráfico 6- Locais onde a carona mais ocorre.....	46
Gráfico 7- Destinos principais dos caroneiros questionados.....	46
Gráfico 8- Índice da insegurança perante a carona.....	49
Gráfico 9- Sexo.....	49
Gráfico 10- Frequência em que caronas são oferecidas.....	51
Gráfico 11- Relevância do caroneiro em informar seu destino.....	52
Gráfico 12- Relevância da aparência do caroneiro.....	53
Gráfico 13- Relevância do bairro onde a carona é pedida.....	53
Gráfico 14- Relevância da iluminação no ponto de carona.....	53
Gráfico 15- Relevância da presença de acostamento.....	54
Gráfico 16- Relevância do horário.....	54
Gráfico 17- Períodos com maiores chances de se conseguir caronas.....	55
Gráfico 18- Insegurança entre os caronistas.....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Deslocamento diário.....	41
Quadro 2- Problemas de mobilidade apresentados.....	44
Quadro 3 – Principais motivos para que a carona solidária ocorra.....	47
Quadro 4– Principais motivos para abstenção da prática de caronas.....	50
Quadro 5– Opiniões de alguns não caroneiros a respeito da carona solidária.....	50
Quadro 6- Motivos dos caronistas para darem caronas.....	51

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 O ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS - SC	20
2.1 Mobilidade Urbana.....	22
2.2 Florianópolis e a carona como prática solidária	33
3 INCENTIVOS A CARONA: PROJETOS, APLICATIVOS E GRUPOS ONLINE.....	37
3.1 Os caroneiros de Florianópolis	40
4 LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS E CONEXÕES DE CARONA	57
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	88
APÊNDICE.....	92

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro das “satisfações” que a dissimulam e que se tornam meios de iludí-la e de evadir-se dela. (LAFEBVRE, 1968)

APRESENTAÇÃO

Sou um cidadão de Florianópolis. Já fazem 27 anos que me desloco por esta cidade, sou mais um filho do urbano, cresci em apartamentos com janelas voltadas para outros edifícios, sem qualquer visão de horizonte. O individualismo e a tensão da insegurança - típica dos grandes centros urbanos - permearam o meu desenvolver. Durante parte da minha infância eu morei no centro da cidade, meus pais trabalham na área da saúde e nessa época se deslocavam muito de ônibus para chegar ao Hospital Caridade ou Hospital Florianópolis no Estreito. Não tínhamos carro. Quando completei sete anos de idade fomos morar em outro apartamento, no Estreito, bairro continental, ao lado do Hospital Florianópolis. Nesse tempo, por estudar no bairro, eu realizava a maioria dos meus deslocamentos a pé, embora com muitas passagens pelos terminais de ônibus para idas ao Centro e às praias. Desde cedo eu comecei a perceber os desafios da locomoção entre o continente e a Ilha, principalmente quando a intenção era chegar ao mar, me recordo, o que era sempre considerada uma grande jornada entre minha família.

A chegada do automóvel no nosso cotidiano se iniciaria alguns anos depois com a minha irmã sendo a motorista - meus pais não possuíam carteira de habilitação. Quando comecei a poder dirigir, fazia-o em poucas ocasiões, realizando a maioria dos meus deslocamentos através do transporte coletivo, experienciando o que é sujeitar-se aos seus horários espaçados, escassos, e às altas tarifas. Estive presente na Revolta da Catraca de 2010 e no Passe Livre de 2013, mobilizações populares contra o aumento das tarifas de ônibus urbanos de Florianópolis. Tais movimentos interpretam a mobilidade enquanto um direito básico, o acesso do cidadão à cidade, e reivindicam a democratização dos espaços urbanos. Presenciei o quanto a agenda política das últimas administrações de Florianópolis eram coesas em sua irredutibilidade a novas propostas de mobilidade, insistentes em manter seu desenvolvimento urbano rodoviarista voltado ao uso do transporte individual.

Enfim, pude vivenciar as problemáticas das diferentes perspectivas que compõem o cenário da mobilidade urbana em Florianópolis: a locomoção enquanto pedestre, passageiro de ônibus, de táxi, depois como caroneiro, ciclista e motorista, às vezes particular, responsável pelo próprio traslado, da família e dos amigos, às vezes profissional, trabalhando como *Uber*. O meu interesse em realizar uma pesquisa a respeito da carona solidária é justamente em razão das experiências diversas com a mobilidade da Ilha - por ter presenciado a insustentabilidade de um modelo rodoviarista e estreito como o de Florianópolis. Descobri na carona solidária uma grande mudança na maneira de se pensar a mobilidade, uma vez que

esta, além de ser uma alternativa muito viável e eficiente de se locomover, me fez conhecer muitas pessoas, e o tempo que passei com elas, que é o tempo de uma carona de um bairro a outro, foi muito agradável - a troca de ideias, o enriquecedor contato e confronto com as concepções de mundo de cidadãos *reais*, de fora do círculo acadêmico, que infelizmente é uma amostra pouco representativa da realidade brasileira. Após sete anos seguidos pegando carona nos entornos da UFSC, entre 2010 e 2017, pude refletir sobre as razões que me fazem conceber a carona solidária enquanto uma alternativa potente no contexto da mobilidade no município de Florianópolis

1 INTRODUÇÃO

Sendo protegido por lei, o ato de ir e vir é uma atividade natural das pessoas, seja a pé ou através de veículos. A liberdade de locomoção é um direito fundamental de acordo com a Constituição Federal, garantida pelo inciso XV do artigo 5º: “É livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.”

O direito de ir e vir pode ser relacionado ao acesso à cidade, ao se observar a mobilidade como um direito de todo cidadão, a consideramos como essencial para se alcançar outros direitos básicos, como saúde, habitação, educação, oportunidades de emprego, cultura e lazer.

Diariamente os cidadãos de Florianópolis transitam entre vias sobrecarregadas de automóveis, que em grande maioria frequentam rotas semelhantes e seguem sem passageiros ou com apenas um, como evidencia Valério Medeiros (2006) a respeito dos problemas estruturais e urbanos do município, alegando que Florianópolis tem o “pior índice de mobilidade urbana do mundo e o deslocamento mais complicado entre 21 das principais capitais brasileiras”. Neste mesmo cenário está o transporte público do município, com seus ônibus lotados, poucos horários, poucas linhas e com tarifas caras. Inseridos também no quadro da luta por mobilidade urbana e, conseqüentemente, por acesso à cidade, estão os ciclistas e caroneiros, vertentes autônomas de deslocamento alternativo.

Enquanto os que optam pelas bicicletas são obrigados a se arriscar por trajetos sem ciclovias ou ciclofaixas¹ - estas, quando existentes, encontram-se muitas vezes em condições precárias, sucateadas e desconectadas, repletas de lacunas entre os bairros de Florianópolis -, na carona, que aqui se enquadra num ato solidário não existe qualquer forma de incentivo ou reconhecimento de que ela seja utilizada como locomoção por parte da prefeitura. A carona ainda é atravessada por uma apreciação enviesada pela insegurança das grandes cidades, embora baste uma caminhada pelos entornos de bairros universitários e turísticos de Florianópolis para reparar que este fenômeno ocorre no cotidiano de suas ruas, em plena luz do dia, ou mesmo ao cair da noite.

Promovidos por estudantes das universidades federais do Paraná (UFPR) e Brasília (UnB), há projetos em que a carona solidária é apresentada como um meio de locomoção

¹ A ciclovia é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado fisicamente do tráfego comum por desnível ou elementos delimitadores e segregadores. Já as ciclofaixas bidirecionais utilizam o espaço contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separadas de modo permeável, por meio de pintura, tachões ou elementos balizadores. (PLAMUS, 2015)

viável dentro do contexto urbano destas duas cidades, onde o fluxo de automóveis é intenso. Na parte insular do Município de Florianópolis, a carona solidária possui uma relação histórica e geográfica devido à formação polinuclear de seus centros urbanos e por preservar ainda em certos bairros características próprias de pequenos municípios, apesar de sua crescente expansão e população urbana.

Esta forma de locomoção na cidade por meio da carona solidária obtém adesão popular, primordialmente no que condiz aos estudantes, professores e funcionários das universidades federal (UFSC) e estadual (UDESC). Neste contexto, essa pesquisa visa analisar e caracterizar a carona solidária como alternativa de mobilidade no município de Florianópolis-SC. E como objetivos específicos o trabalho destaca:

- a) apresentar projetos de carona solidária de outras regiões do Brasil;
- b) apresentar aplicativos/sites/grupos que incentivam o uso da carona solidária;
- c) analisar os problemas de mobilidade urbana, suas vias, meios de transporte e formação urbana;
- d) caracterizar a forma de locomoção por meio da carona solidária, seu contexto e prática nos bairros da Trindade, Pantanal, Itacorubi, Rio Tavares, Campeche, Lagoa da Conceição e Barra da Lagoa;
- e) realizar um levantamento sugestivo dos pontos de localização de pontos de carona solidária.

Buscando analisar o uso da carona solidária como alternativa de locomoção, a metodologia desta pesquisa possui um caráter exploratório, onde de acordo com GIL:

Pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis. (GIL, 2002)

Do livro de Roberto Lobato Corrêa, “O espaço urbano”, utilizou-se o conceito de espaço urbano, pensando a respeito de como ele se forma, suas divisões e articulações, buscando pensar nos fluxos urbanos cotidianos, de pessoas e veículos. A proposta é pensar a inserção da carona solidária neste espaço, levando em consideração as transformações causadas devido ao vínculo do rodoviarismo na execução de maioria dos projetos urbanos previstos para a mobilidade da cidade.

Debruçando-se sobre a problemática do acesso à cidade, será discutida a mobilidade como um direito que permite a obtenção de outros direitos, com base no artigo “Cidade, urbanismo e mobilidade urbana”, de Elson Manoel Pereira, onde o conceito de mobilidade urbana e transporte são introduzidos, junto ao capítulo “O direito à cidade”(p.105), escrito pelo sociólogo e geógrafo francês Henry Lefebvre, em seu livro chamado “*Le Droit à la ville*” de 1968, em que é repensada a relação entre cidadãos e cidade, propondo um urbanismo mais democrático e humano, opondo-se, deste modo, ao funcionalismo rodoviarista do século XX.

No livro “Morte e vida de grandes cidades”, escrito pela jornalista e ativista social Jane Jacobs, em 1961, são apresentadas críticas ao pensamento rodoviarista, demonstrando o quanto ele está integrado ao planejamento das cidades, idéias que são sustentadas por influência de modernistas do século XX, tendo como seu principal precursor o arquiteto Le Corbusier.

No artigo da Revista Geosul de 2014, Buhusch e Scheibe falam do alerta a respeito dos impactos gerados por conta do modelo rodoviarista, que também foi discutido na monografia “Carrodependentes: individualização e desgaste social pela cultura do automóvel na UFSC” de Ângelo Augusto Vivian, em que, além dos problemas destacados por conta do predomínio do automóvel, alguns dados específicos do Subcomitê de Mobilidade da UFSC são apresentados juntamente às análises a respeito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis, o PLAMUS (2015).

Pelo método da pesquisa-documental serão explorados inicialmente os problemas de mobilidade urbana em Florianópolis, suas relações com a forma de urbanização rodoviarista somada a elementos geográficos e contextos históricos de ocupação.

Para se iniciar a discussão a respeito do que é considerado como carona solidária foi utilizado o artigo “*An analysis of issues against the adoption of dynamic carpooling*”, de Daniel Graziotin (2013), onde os softwares de mobilidade partilhada são também propostos como soluções alternativas para o incentivo da prática de caronas. Juntamente com o artigo “Carona: uma alternativa para a mobilidade urbana em Florianópolis”, de Mariana Carpes Keller e Elis do Nascimento Silva (2010), o qual se trata de uma pesquisa realizada por duas graduandas das Ciências Sociais da UFSC que realizaram entrevistas e fizeram uma análise social do hábito de se pegar e dar carona em Florianópolis, buscando relacionar este hábito aos problemas no transporte público da cidade.

No artigo “Mobilidade Urbana em Planos Diretores: Análise Sintática da Malha Viária da Área Conurbada de Florianópolis”, de Maria Rosa Tesser Rodrigues Lima e Ayrton

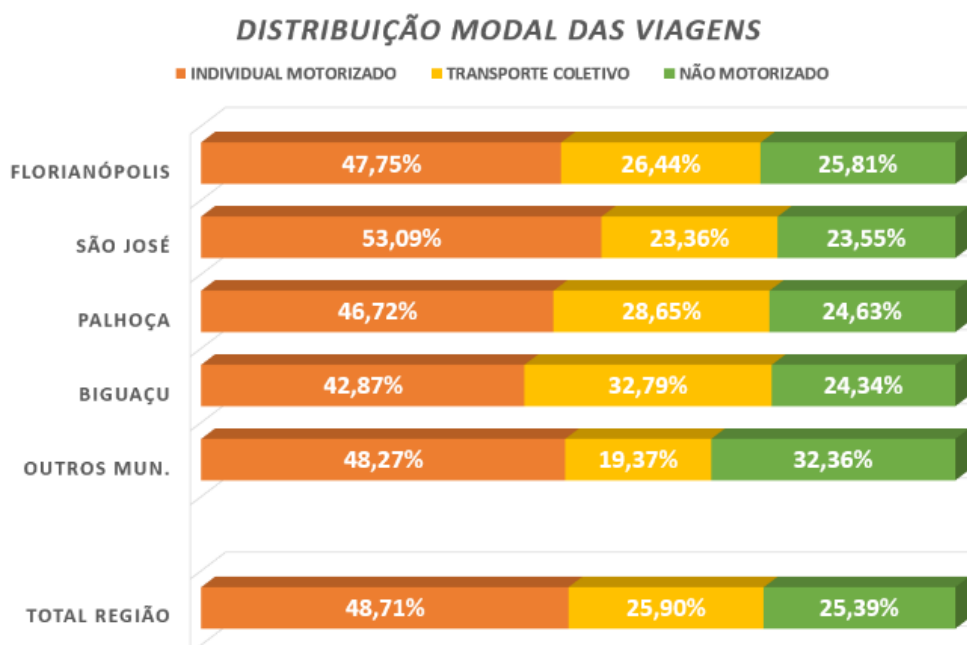
Portilho Bueno (2010), é analisada a formação do espaço urbano de Florianópolis, da Ilha de Santa Catarina e seus diversos núcleos urbanos. Tal formação polinuclear da Ilha de Santa Catarina, apresentada na pesquisa, será relacionada às formas de mobilidade entre estes núcleos de urbanização, buscando demonstrar e inserir a carona solidária neste contexto espacial.

O livro “Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações”, escrito por Almir Francisco Reis, trata da ocupação da cidade, visando contextualizar historicamente as transformações e os impactos causados no espaço urbano desde a colonização de até os tempos atuais, com diversos mapas apresentados. Narrativas de contextos históricos a respeito da prática da carona foram encontradas principalmente em textos em inglês, de Schlebecker, em seu artigo “*An Informal History of Hitchhiking*”, abordando as origens do *hitchhike* nos EUA, e no livro digital de Mario Rinvoluti intitulado “*Hitch-Hiking*”, publicado em 1974, que versava sobre o fenômeno na Inglaterra.

No artigo “Os desafios de uma aplicação de Carpooling no contexto de uma comunidade universitária brasileira”, de Tiago Stapenhorst Martins (2014), o compartilhamento de automóveis em rotas similares nos entornos da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) é proposto como uma alternativa que reduziria o número de veículos nestes trajetos. Nessa pesquisa desenvolveu-se um protótipo de aplicativo de caronas solidárias.

Parte fundamental desta pesquisa está nos dados do PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável), estudo a respeito da mobilidade na região metropolitana de Florianópolis realizado em 2014 e concluído em 2015, em seus resultados foi divulgada uma diversidade de informações referentes a problemática que envolve a mobilidade urbana na Região Metropolitana da Grande Florianópolis, através de mapas, gráficos e diagramas acerca do crescimento demográfico na cidade, dentre outras análises.

Este trabalho possui um recorte específico nos bairros da Trindade, Pantanal, Itacorubi, Rio Tavares, Campeche, Lagoa da Conceição e Barra da Lagoa. Se busca analisar a ocupação e o desenvolvimento urbano, sendo observado também dados a respeito do aumento da frota de veículos e seu caráter predominante no município de Florianópolis, como pode ser visto na Tabela 1.

Tabela 1: Distribuição das formas de transporte utilizados na Grande Florianópolis.

Fonte: IIIª Circunferência de Mobilidade Urbana de Florianópolis – PLAMUS, 2015

Outro procedimento metodológico realizado foi a análise de três aplicativos de carona, como funcionam, e quais suas contribuições a caroneiros e caronistas². Serão apresentados os aplicativos: **Caronilha**, **Zazno** e **Me leva**. Nestes os usuários estão interessados em se utilizar das caronas como forma de locomoção, podendo interagir entre si, combinar rotas, pontos de encontro, sendo comum ocorrer um combinado de divisão de custos da locomoção. Apesar do incentivo ao compartilhamento do automóvel, esta forma de carona nem sempre é exclusivamente solidária.

Serão também apresentados três grupos virtuais de caronas solidárias de Florianópolis, existentes na rede social do Facebook, são eles: CARONAS-sul-da ilha-lagoa-ufsc-udesc (394 membros), Carona Solidária Floripa (7.113 membros) e a comunidade Caronas Solidárias UFSC (488 membros).

Nestes grupos de carona, similar aos aplicativos, também existe a possibilidade de que os membros se articulem, a combinar pontos de encontro, rotas, horários, também podendo ocorrer um combinado de divisão de custos, embora não seja o foco destes grupos.

Foi realizado um questionário com pessoas que utilizam da carona solidária como meio de locomoção urbana em Florianópolis. A intenção em utilizar deste método consistiu

² Cabe ressaltar que estes termos serão utilizados ao longo da monografia para identificar os dois atores sociais que compõe os usuários da forma de locomoção que estaremos aqui apresentando, interpretando os caroneiros como aqueles que pedem caronas, e os caronistas como motoristas que dão caronas.

em buscar informações a respeito do uso da carona solidária diretamente com caroneiros e caronistas, principalmente. Além destas, obtivemos ainda nove declarações de pessoas que não pegam ou não dão caronas, com o objetivo de comparar a visão de caroneiros e não caroneiros sobre o fenômeno da carona.

O questionário pode ser considerado de uma análise tanto quantitativa como qualitativa, segundo Marangoni, a confecção de um questionário envolve uma série de etapas sequenciadas e complementares, como a preparação prévia, elaboração e escolha das perguntas, qual universo ele será aplicado, tratamento dos dados e informações coletadas através de tabelas e gráficos, relacionando-os com análises obtidas pelo levantamento dos pontos de carona.

O questionário foi divulgado inicialmente em meu perfil pessoal na rede social *Facebook*, depois o foco voltou-se para o público alvo deste questionário, os membros de três grupos virtuais de carona. As questões envolviam identificações de idade, gênero, atividade ocupacional, formas predominantes de locomoção, como também perguntas abertas que buscavam saber as rotas mais utilizadas, a aceitabilidade e a usabilidade da carona como forma de mobilidade. Foram obtidas (51) cinquenta e uma respostas através do questionário online do *Google*, enviado nestes grupos virtuais de carona da rede social *Facebook*. As questões se estruturam em oito seções conectadas em uma sequência lógica para análises:

- a) esta seção inicial buscou a identificação de perfis dos questionados (sexo, idade, atividade ocupacional, distrito de Florianópolis que reside);
- b) nesta seção foram aplicadas questões referentes a rotas de deslocamento diário, modal de transporte e se a carona solidária faz parte desta forma de locomoção, assim como as dificuldades percebidas;
- c) esta seção se dedica aqueles que se utilizam da carona como forma de locomoção. Foram formuladas questões referentes a: motivos, frequência da prática, locais, períodos, métodos, e questões de insegurança;
- d) esta seção se dedicou aos motivos daqueles que não se utilizam da carona como forma de locomoção;
- e) esta seção buscou identificar a aceitação da carona por meio de questões referentes a: se possui ou não automóvel, se é caroneiro, caronista, ou não adepto a prática;
- f) esta seção é restrita aos caronistas, buscando identificar seus motivos, frequência, locais em que dão caronas, contando também com uma classificação numa escala

entre 1 a 5, sendo 1-menor e 5-maior, dos fatores que influenciam no ato de dar carona, entre tais fatores são: utilização de placa de destino, aparência do caroneiro, distrito onde a carona está sendo pedida, iluminação, facilidade para encostar o carro e horário mais receptivo para se dar caronas. Foram também questionados quanto a situações de insegurança e seus motivos;

- g) na seção destinada aos que nunca deram caronas, foram questionados seus motivos;
- h) a seção final levanta dados para contato com os questionados;

Os dados levantados auxiliam a compreender como o fenômeno da carona solidária é concebido - seus limites e potencialidades - enquanto forma de locomoção na Ilha de Santa Catarinas, a partir da perspectiva de seus atores. O que se busca é integrar uma perspectiva “macro”, que intenta conhecer geograficamente as rotas de carona identificando seus pontos, bem como possíveis trajetos, mas também com o interesse de investigar o sentido social que tanto caronistas quanto caroneiros atribuem à prática, a fim de demonstrar, não apenas a carona enquanto uma estratégia fundamental de mobilidade em Florianópolis, mas o que nos parece intrigante, tentar elucidar o porquê dessa prática ainda ser usual, desafiando os riscos inerentes à vida urbana contemporânea.

Com os dados e imagens de satélites obtidas pelo IPUF e PLAMUS de 2015, juntamente com a utilização dos aplicativos Google Earth e Google Maps, e principalmente através dos mapas bases fornecidos online do projeto de mapeamento coletivo conhecido como *Open Street Maps* (OSM), foi realizado um levantamento sugerindo alguns dos principais pontos de carona que podem ser utilizados nos entornos das universidades UFSC e UDESC, no bairro da Trindade, Pantanal e do Itacorubi, bem como dos bairros da Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, Rio Tavares e Campeche, para então se traçar as principais conexões entre esses distritos.

Para realizar o levantamento dos pontos de carona, utilizou-se do software livre Quantum Gis, na sua última versão 10.3, um sistema que permite ao usuário coletar, organizar, administrar, analisar, comunicar e distribuir informações geográficas. É considerado uma das principais plataformas livres para construir e utilizar sistemas de informações geográficas (SIGs). O Quantum Gis é um software que possibilita a demarcação de pontos, linhas e polígonos.

A escolha dos pontos foi uma sugestão baseada nas experiências e conhecimentos empíricos do autor, a respeito de práticas em caronas, principalmente nestas localidades, foram analisados pontos em destaque destes bairros onde se afunilam o maior número de vias coletoras e locais que se conectem às que possuem um fluxo de veículos mais intenso de veículos, consideradas vias arteriais, onde se obtenham maiores possibilidades motoristas que estejam seguindo na mesma direção, tais pontos geralmente se localizam nos limites entre os distritos.

Os dados levantados através das respostas de caroneiros e caronistas pelo questionário online serviram também como método na escolha dos distritos presentes no recorte do trabalho, e na delimitação dos pontos de carona, sendo levados em consideração os métodos ditos como relevantes pelos usuários dos grupos de carona solidária.

Outra metodologia adotada na confecção da localização foi o trabalho de campo, nos dias 18 e 19 de agosto do ano de 2017, foi realizado uma visita em cada um dos pontos de carona que foram identificados, o propósito deste campo foi de se fazer um registro fotográfico desses locais, visando poder registrar e auxiliar o leitor nas suas respectivas identificações, como também poder melhor observar as características em comum entre os pontos quando se busca pensar as práticas de carona.

Com as inúmeras formas de representação espacial: fotografias, figuras de localização e um esquema de conexão entre os pontos de carona, se busca uma comunicação com qualquer indivíduo que deseje se locomover de carona dentro dos distritos que compõem o recorte desta pesquisa, se busca realizar uma desmistificação do universo da carona, tornando-a mais acessível por meio dos dados adquiridos nesta pesquisa.

2 O ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS - SC

O espaço no âmbito da geografia, tem na sua concepção o ambiente de inter-relações constituído através das interações sociais no natural, conforme descreve Massey (2008). Complementa Santos (2017), que é um paradoxo desconectar a cultura do natural na análise do espaço, este ente geográfico requer uma análise conjunta que não está estanque e sim em movimento constante, que pode ser apresentado ora com características urbanas e não urbanas.

De acordo com Corrêa (1995), o espaço urbano apresenta-se como sendo um conjunto de diferentes características espaciais de ocupação do solo, zonas residenciais, comerciais, industriais, sendo visto desta forma como um espaço fragmentado. Porém, estas partes que compõem a organização do espaço urbano se articulam por meio de diversas relações existentes, por exemplo ao pensarmos numa zona comercial com alta demanda de empregos e consumidores, será suprida pelas áreas residenciais, apesar de que tal forma de se pensar o espaço urbano por meio de seu zoneamento também considera as muitas transformações e diversificação dos movimentos que ocorrem entre o ambiente social e do uso solo.

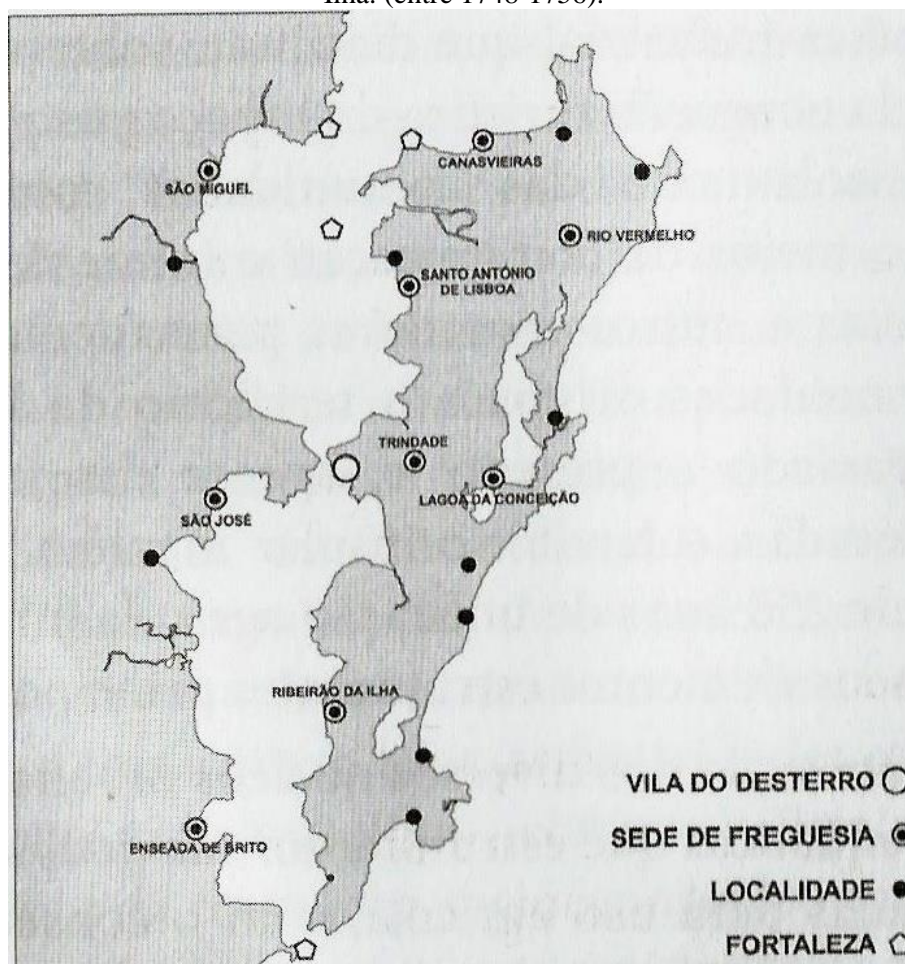
Os deslocamentos que surgem de tais relações ocorrem nos mais diversos turnos e caminhos, gerados sejam por pedestres, ciclistas, motoristas e passageiros de ônibus, motos, carros, metrô, trens, embarcações, e qualquer outra forma de mobilidade inserida no contexto urbano.

Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (CORRÊA, 1995, p. 7).

A urbanização no Município de Florianópolis tem seu processo desde de quando foi colonizada pelos vicentistas, com a chegada dos povos açorianos no século XVIII á antiga Desterro, já se tinha como base uma estrutura urbana de formação dispersa, onde diversos núcleos de desenvolvimento urbano foram instaurados, como se observa em Figura 1. De acordo com Almir Francisco Reis (2012), a ocupação que se inicia em torno da Vila do Desterro, posteriormente se distribui de forma centrífuga, ou seja, se afastando do principal centro de ocupação para ir em busca de terras mais favoráveis direcionando-se ás

extremidades norte e sul, levando em consideração pontos de melhor acesso as atividades portuárias, nas orlas das baías e lagoas, utilizando caminhos e trilhas pré-existentes.

Figura 1 – Rede de ocupação polinuclear do território já fazia parte da lógica de ocupação colonial da Ilha. (entre 1748-1756).



Fonte: REIS, 2012, p.70.

Devido aos ecossistemas costeiros, como dunas e manguezais, até hoje o desenvolvimento urbano encontra barreiras naturais à sua expansão em diversas áreas, isto veio a resultar numa ocupação descontínua, moldando uma forma de ocupação urbana característica de Florianópolis, onde se desenvolvem núcleos dispersos e de baixa integração. Segundo Lima:

O município de Florianópolis, se analisado separadamente dos municípios vizinhos, apresenta níveis de integração global bastante baixos, pois a malha viária na parte insular da ilha, com exceção do distrito sede, é bastante dispersa, visto que a estrutura urbana da ilha é composta por alguns núcleos urbanos separados por sua geografia, conectados em sua maioria por rodovias. (LIMA, 2010:p.14)

No artigo 15º do Plano Diretor de Florianópolis é apresentado a Política de Fortalecimento da Multicentralidade na qual o modelo de ocupação é apresentado como

elemento para se alcançar melhorias para a sociedade urbana, segundo o Plano Diretor tal política:

[...] consiste em consolidar um modelo de uso e ocupação polinuclear, fortalecendo as centralidades já existentes, e estabelecendo novas centralidades, com a correlata criação de áreas de preservação e lazer, prevendo melhoria nos equipamentos sociais, prestação de serviços, geração de empregos e acessibilidade de transporte. (Plano Diretor. 2014)

A crescente urbanização polinuclear gera aumento no número de veículos em cada bairro, sobrecarregando as vias de acesso da Ilha, que possuem uma malha viária historicamente estreita seguindo a formação urbana em “espinha de peixe” como aponta Reis (2102), com vias arteriais destinadas ao acesso principal entre os bairros, de acordo com o Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico (PMISB) de 2011:

No final do século XX, Florianópolis se consolidou como pólo turístico, promoveu-se uma expansão urbana cada vez mais desvinculada da área central (Distrito Sede) e converteu-se a urbanização da cidade em um fenômeno polinucleado e descentralizado, com diversos balneários exercendo funções de subcentros. (PMISB, 2011)

Sendo que o reforço ao desenvolvimento de uma urbanização polinucleada está também presente no PLAMUS alegando que:

o desenvolvimento orientado altera o crescimento populacional, a densidade e a concentração de empregos nas regiões da Grande Florianópolis, e tem como objetivo distribuir melhor as atividades, reduzindo a concentração de fluxos e a pendularidade das viagens. (PLAMUS, 2015)

Segundo dados do IBGE a população passa por um expressivo aumento do ano de 1950 (67.630 habitantes) para o ano de 1960 (98.520 habitantes), este desenvolvimento disperso em núcleos de urbanização vieram a influenciar na disposição das vias, e consequentemente nas formas de mobilidade que poderiam ser utilizadas em Florianópolis, com o aumento da urbanização impulsionada pelo uso do automóvel, a partir dos anos 60 se iniciam os primeiros indícios de uma crise por mobilidade urbana no município que só viria a se agravar com o passar dos anos.

2.1 Mobilidade Urbana

O debate a respeito da mobilidade urbana está presente tanto no âmbito político, acadêmico e midiático e principalmente no cotidiano do cidadão urbano, o acesso a mobilidade representa ter acesso a maiores possibilidades de recursos que a cidade oferece, desde maiores chances de empregabilidade, opções de educação, escolas, bibliotecas, universidades, ou simplesmente poder ir a lojas, shoppings e supermercados de outros bairros,

poder visitar parentes e amigos, e não menos importante com o acesso à mobilidade, se tem também ao lazer: praças, museus, teatros, cinemas, boates, bares e restaurantes, e espaços naturais como trilhas ecológicas, praias e cachoeiras.

Como nos deslocamos se torna uma declaração de classe, identidade, personalidade, valores ambientais e riqueza (entre outras coisas), assim como meios práticos de completar simplesmente tarefas diárias. Se é diariamente, movimento temporário ou de longo prazo, a escolha do modo de mobilidade e as formas de se mover (caminhando, andando de skate, pedalando, de carro, trem) pode ter implicações para a interação social e ao molde de identidades e estilo de vida, uma vez que cada prática tem princípios reguladores normativos, normas e processo de socialização. (JENSEN apud POOLEY et al., 2005, p. 14–15. tradução nossa).

No município, apesar de políticas públicas como o Plano Diretor Participativo e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLAMUS), o qual será futuramente abordado nesta pesquisa, é notável que o potencial de se estruturar uma mobilidade urbana que auxilie de fato as pessoas a chegarem aos seus destinos é desperdiçado, o foco das reformas urbanas estão amarrados ao modelo rodoviarista, são realizadas análises essencialmente técnicas e quantitativas, focadas no número de vias e meios de transporte.

Segundo Pereira (2014), deve se esclarecer a diferença entre mobilidade urbana e transporte, de acordo com o autor:

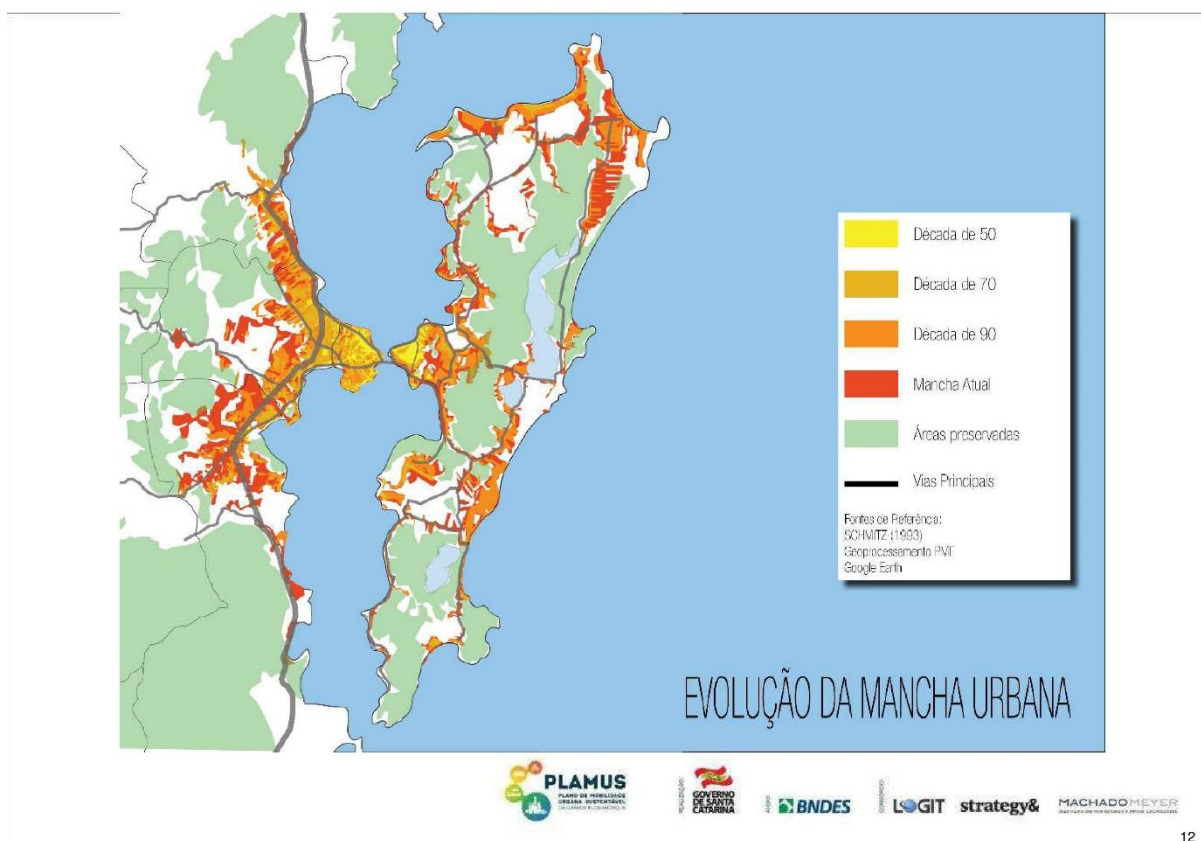
Transporte é o movimento de pessoas ou mercadorias com utilização de meios de transporte individual ou coletivo; mobilidade urbana é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas; o objetivo maior de uma política de mobilidade urbana seria o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade (PEREIRA, 2014, pg.74).

Apesar do planejamento urbano de Florianópolis alegar seu interesse em reduzir a concentração dos fluxos e as viagens pendulares, o que se observa quanto à mobilidade urbana da cidade, são diretrizes pautadas no rodoviarismo voltado ao uso do automóvel individual, focando-se em ampliar suas infraestruturas viárias, seja através de aterros avançados sob áreas de preservação, como o exemplo do que ocorreu na Baía Sul, dentre outras obras de grande porte, como elevados e vias duplas e triplas, pistas alternadas, reformas

que estão em sua maioria pensadas em aumentar a capacidade de circulação de automóveis em Florianópolis.

Na figura elaborada pelo PLAMUS, que pode ser visualizado em Figura 2, a evolução da urbanização sob os ambientes naturais na Ilha que se apresentam como barreiras ao avanço do desenvolvimento urbano de Florianópolis, influenciando em sua disposição e forma urbana:

Figura 2 – Evolução da mancha urbana desde a década de 50 até os dias atuais.



12

Fonte: PLAMUS, 2015.

Outro fator que causa problemas de mobilidade são por conta dos diversos movimentos pendulares do tipo “bairro-centro-bairro”, os quais representam em sua maioria rotas geradas por deslocamentos cotidianos entre residências e locais de trabalho/estudo que transitam entre vias estreitas somadas a um número crescente de veículos que se afunilam em pontos específicos da cidade, por conta de muitas zonas residenciais que se encontram distantes dos locais de trabalho e estudo, segundo diagnóstico do PLAMUS a respeito da mobilidade de Florianópolis:

A ocupação urbana da Grande Florianópolis foi induzida pela malha viária regional, condicionada pela geografia bastante acidentada da região, pelo contorno do litoral e áreas de Proteção Ambiental, com as áreas urbanas se desenvolvendo ao longo de antigas estradas rurais, rodovias federais e estaduais. Com os processos de loteamento e urbanização, surgiram uma grande quantidade de servidões espalhadas por todo o território, com vias estreitas e sem saída, configurando uma rede viária de baixa conectividade baseada em estradas principais que concentram todo o tráfego de uma região. (PLAMUS, 2015)

Outro fator é o aumento populacional da Grande Florianópolis, e consequentemente de seu número de veículos, principalmente quando transitam sob rotas e turnos coincidentes, como pode ser observado nas Figuras 3 e 4. A necessidade por deslocamento decorrente ao aumento do número de automóveis individuais vêm a moldar a infraestrutura do espaço urbano; no transporte público limita-se aos ônibus, às estradas, retornando ao foco das reformas de mobilidade, continuamente visando estruturar o automóvel individual na cidade, muitos veículos são produzidos e colocados em circulação diariamente, alcançando um volume superior à capacidade das infraestruturas viárias, principalmente por estar suprimido ao espaço geográfico específico da Ilha, áreas ambientais preservadas com morros, florestas nativas, dunas e mangues estão em constante luta contra o avanço da urbanização da cidade, sendo a verticalização das áreas já urbanizadas a solução mais aplicada na tentativa de resolver os problemas da crescente população da Ilha.

O resultado deste crescimento urbano é o agravar dos problemas de congestionamento, poluição, e consequentemente de uma vida urbana estressante, este é um modelo insustentável que se torna presente no cotidiano dos cidadãos, Florianópolis possui destaque na problemática da mobilidade urbana.

Figura 3- Congestionamento no acesso a ponte Ivo Silveira por volta das 18:15 no dia 15/02/17, sentido Centro-Continente.



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Figura 4- Congestionamento cotidiano nos horários de *rush* da saída para o Continente.



Fonte:< <http://destaquecatarina.com.br/noticias/geral/2919/transito-caotico-em-florianopolis-sc.>>
Acesso em: 15 fev. 17.

Em 2014 se inicia o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis, sendo concluído em 2015, seus resultados se encontram disponíveis online no site do PLAMUS, o estudo de mobilidade se focou na região metropolitana da Grande Florianópolis, tendo sido financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP). O estudo envolveu quatro etapas: preparação e planejamento da pesquisa, mapeamento dos dados levantados em campo, análise destes dados, sendo por fim levantados diagnósticos da área de estudo, sendo estes o: diagnóstico de mobilidade, urbanístico, do transporte de carga, institucional, jurídico e legal.

Os diagnósticos levantados neste estudo representam um aparato geral dos principais problemas relacionados à mobilidade urbana da região da Grande Florianópolis, suas análises abordam índices populacionais, de renda, empregos, posse de automóveis, vias, meios de transporte, dentre outros fatores que possam estar relacionados à mobilidade urbana. Em algumas das propostas que se destacam no PLAMUS está a implantação de um monotrilho BRT, em uma rede de ciclovias e de um sistema de compartilhamento de bicicletas, e na utilização de um sistema aquaviário, além de diversas reformas no sistema viário da cidade.

Reis (2012) aponta em seu livro que os problemas a respeito dos fluxos e das vias na Ilha carregam problemas com base na maneira em que ela vem sido ocupada desde quando era predominantemente de formação rural:

No contexto da ocupação dispersa da cidade, o sistema viário tem um papel articulador fundamental. O aumento progressivo de fluxos e trocas, agravados pela sazonalidade da movimentação turística, sobrecarregou os caminhos rurais preexistentes e exigiu percursos mais curtos entre os

distintos pontos do território. Daí a construção de novas vias para deslocamento sobre a Ilha. Num sítio marcado por descontinuidades, essas vias, buscando caminhos alternativos á ocupação preexistente e traçados mais diretos, cortaram áreas de preservação, impactaram a paisagem e aceleraram processos de crescimento locais. (REIS, 2012, p.215)

O modelo rodoviarista, cuja herança provém desde Henry Ford³, com contribuições do antigo lema de Washington Luís em 1920, onde “governar é construir estradas”, período onde foi inaugurada a primeira rodovia asfaltada do país que ligava Rio de Janeiro a Petrópolis, se direcionando assim ao desenvolvimento rodoviarista. Carregamos também heranças dos “50 anos em 5” de Juscelino Kubitschek (J.K.), onde seu Plano de Metas consolida uma forte indústria automobilística no país, o que direcionou o foco dos principais investimentos e projetos urbanos, privilegiando o uso do automóvel próprio na construção das estruturas urbanas das cidades.

Possuir um automóvel individual se torna um desejo essencial, aderindo-se ideologicamente à cultura da sociedade do consumo, o automóvel passa a representar nesta forma de sociedade um instrumento de poder e liberdade de locomoção. Sendo também fomentador de um dos mercados mais lucrativos dentro do sistema capitalista: o petrolífero, seja através do consumo de combustível e dos derivados do petróleo, obras rodoviárias, abertura para investimentos externos no país, através da instalação de montadoras de automóveis, ou com a obsolescência programada, que faz o automóvel ser um produto de constante circulação e consumo, seja de peças ou de novos automóveis, tudo isto gera um ciclo vicioso de dependência.

A ausência de um sistema de mobilidade intermodal na cidade de Florianópolis demonstra um desinteresse dos poderes públicos e privados em buscar alternativas que de fato melhorem as condições de deslocamento na cidade, dando-se prioridade ao transporte rodoviário: ônibus, carro ou moto.

As estruturas de ciclovias na cidade ainda necessitam de muita atenção, a bicicleta em Florianópolis ainda não recebeu devida consideração como forma de mobilidade, as poucas ciclovias existentes na cidade, se encontram em estado precário, foras dos padrões de segurança e mobilidade: as distâncias entre ciclistas e automóveis não é respeitada, não há qualquer conexão entre os bairros pelas ciclovias, sendo que existem diversos trechos da

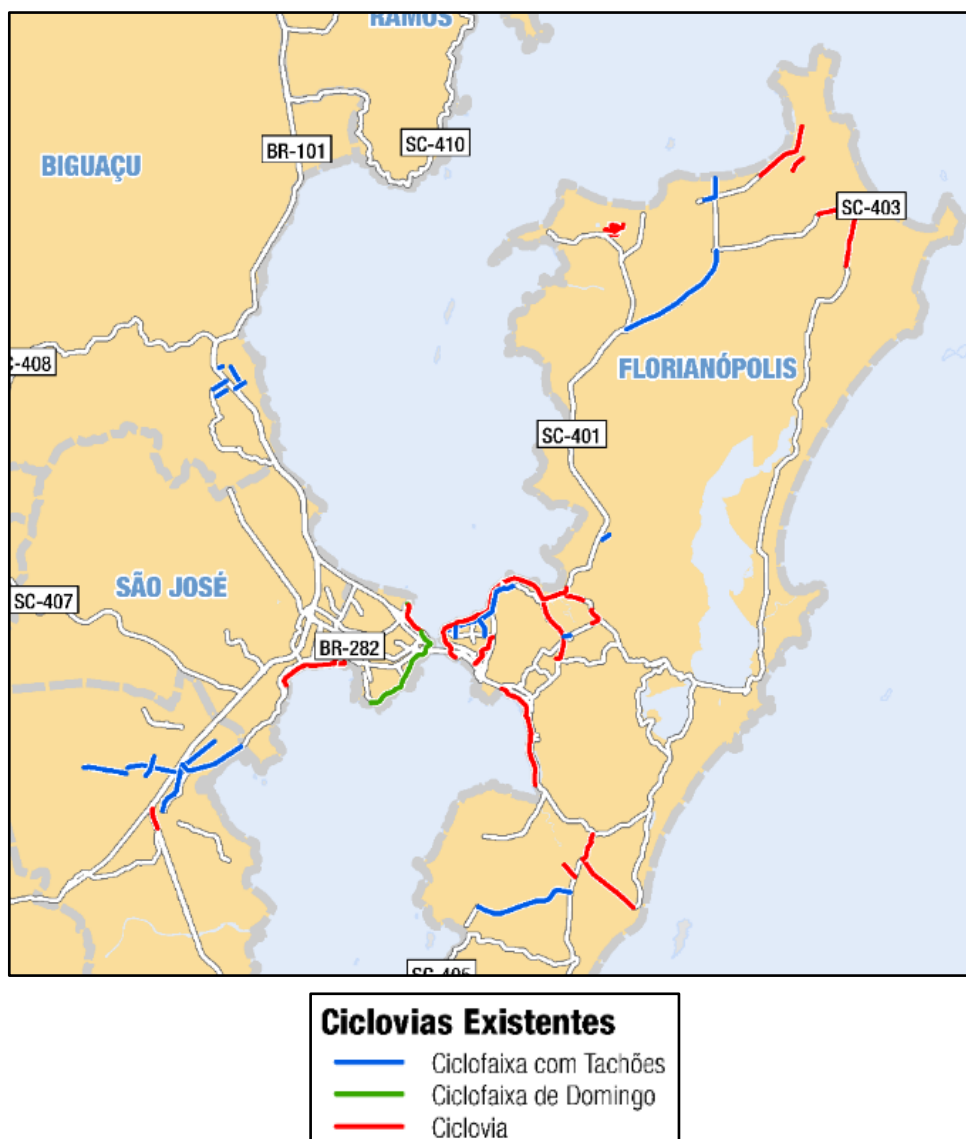
³Henry Ford (1863-1947) foi um empresário norte-americano, o fundador da Ford Motor Company. Foi o primeiro a implantar a linha de montagem em série na fabricação de automóveis. Fonte: https://www.ebiografia.com/henry_ford/

cidade que são de alto risco para ciclistas, por não haver qualquer estrutura de ciclovia, tendo ocorrido já fatalidades pelas estradas. De acordo com o PLAMUS de 2015:

A infraestrutura cicloviária dos municípios apresenta uma malha ainda reduzida, com muitas discontinuidades e uma inconsistência de desenho, além de não seguir uma padronização de materiais de pavimentação, larguras, soluções de drenagem, etc. (PLAMUS, 2015).

Na Figura 5, as estruturas existentes de ciclofaixas e ciclovias na Ilha de Santa Catarina demonstram a desintegração destas vias. O uso da bicicleta como forma de mobilidade auxilia na redução de automóveis e na vida urbana como um todo, quando comparada à mobilidade motorizada e individual, deve se ressaltar que as bicicletas além de não emitirem poluentes, se obtivessem mais relevância nos projetos de produção do espaço urbano de Florianópolis, teriam a capacidade também de reduzir o número de acidentes, de poluição sonora, podendo promover um bem estar social por conta de exercícios físicos, e por carregar em si uma proposta autônoma de se deslocar pela cidade, permitindo ao ciclista vivenciar e conhecer diversas rotas urbanas

Figura 5- Infraestrutura cicloviária existente na grande Florianópolis.



Fonte: Prefeituras de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu. Elaboração: PLAMUS, 2015.

A Comissão de Desenvolvimento Sustentável do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente de 2011, ressalta que o transporte rodoviário “contribui para mais da metade da poluição do ar e para mais de 80% da poluição urbana do ar em algumas cidades”. Apontando também outros problemas que este modelo causa, como:

[...] impermeabilização dos solos (pavimentação), poluição hídrica (por meio da contaminação por produtos químicos), desmoronamento de encostas (geração de áreas de instabilidade no solo), inundações, supressão da vegetação, retificação de rios e córregos, acidentes com seres humanos e com animais, geração de resíduos sólidos (como restos de pneus), degradação urbana das cidades, prejuízos às relações de convivência humana e segregação espacial. (BOHUSCH, G. & SCHEIBE, L.F., 2014)

As estruturas das cidades têm em seus processos de urbanização, interesses econômicos ao buscar atender às muitas necessidades que demandam o modelo rodoviarista, sendo o automóvel considerado como principal forma de mobilidade. No livro “Morte e vida de grandes cidades”, os automóveis são considerados como agentes erosivos da diversidade e vida urbana, de acordo com Jacobs (2000):

As artérias viárias, junto com os estacionamentos, postos de gasolina e drive-ins, são instrumentos de destruição urbana poderosos e persistentes. Para lhes dar lugar ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. Os centros urbanos e outros bairros que são maravilhas de complexidade compacta e sólido apoio mútuo acabam displicentemente desentranhados. Os pontos de referência são aniquilados ou tão deslocados de seu contexto na vida urbana que se tornam trivialidades irrelevantes a feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em lugar algum. (JACOBS, 2000)

Jane Jacobs critica o modelo da cidade modernista proposto por Le Corbusier² na década de 1920, a idealização da Ville Radieuse, onde “[...] nosso carro veloz toma a rodovia elevada especial entre os majestosos arranha-céus; A cidade inteira é um parque.” A Ville Radieuse foi planejada para ser uma cidade onde o automóvel individual possuiria total prioridade, se propondo uma urbanização verticalizada e segmentada por áreas organizadas de acordo com sua funcionalidade, com destaque a grandes rodovias, cujas são as principais formas de conexão e deslocamento entre o espaço urbano. Segundo a autora “A cidade dos sonhos de Le Corbusier teve um impacto enorme em nossas cidades. Ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial em seu projeto”. (JACOBS, 2000, p.23)

Tais influências de Le Corbusier na forma de se pensar o urbanismo para o automóvel se refletem nas práticas e reformas urbanas, erodindo a diversidade urbana, fortalecendo a padronização dos lugares. Os moldes estruturais que demandam o automóvel individual estão intrinsecamente agregados ao planejamento da cidade, no município de Florianópolis, de acordo com o PLAMUS (2015) houve um aumento de 66% no número de veículos particulares, no período de 2003 para 2013, a Tabela 2 demonstra a evolução da frota de toda a região da Grande Florianópolis⁴.

⁴ A região metropolitana da Grande Florianópolis consiste em 13 municípios, são eles: Águas Mornas, Angelina, Anitápolis, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça, Rancho Queimado, Santo Amaro da Imperatriz, São Bonifácio, São José e São Pedro de Alcântara.

Tabela 2- Desenvolver da frota de automóveis da Grande Florianópolis entre o período de 2005 a 2015.

Município	Frota Autos					
	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Aguas Mornas	906	1.103	1.301	1.522	1.781	2.054
Angelina	819	928	1.042	1.183	1.378	1.640
Anitápolis	486	527	574	698	770	897
Antônio Carlos	1.278	1.492	1.711	2.105	2463	2818
Biguaçu	7.834	9.365	11.346	14.121	17.570	19.744
Florianópolis	124.342	135.252	151.233	171.882	190.054	206.845
Governador Celso Ramos	1.363	1.670	1.993	2.496	2.927	3.418
Palhoça	18.086	22.124	27.496	34.835	42.691	50.551
Rancho Queimado	512	577	677	765	894	1.076
Santo Amaro Da Imperatriz	3.428	3.959	4.712	5.643	6.679	7.775
São Bonifácio	602	674	725	825	894	1.021
São Jose	40.156	46.020	54.644	64.308	74.697	83.660
São Pedro de Alcântara	703	770	906	1.044	1.157	1.335
Grande Florianópolis	200.515	224.461	258.360	301.427	343.965	382.834
Estado de Santa Catarina	1.179.461	1.360.042	1.566.190	1.832.656	2.127.607	2.428.891

**Dados relativos a dezembro de cada ano.*

Fonte: Denatran. Elaboração: PLAMUS.

Consta no Plano Diretor de Florianópolis, no primeiro capítulo, Artigo 4º, que um de seus princípios e diretrizes está voltado “a universalização da mobilidade e da acessibilidade, assegurando prioridade aos pedestres e pessoas portadoras de necessidades especiais em percursos contínuos desprovidos de obstáculos, favorecendo o ciclismo e desenvolvendo o transporte coletivo”. (FLORIANÓPOLIS, 2015)

A atual empresa encarregada pelo transporte público é a Consórcio Fênix⁵, sendo formada pela união das cinco empresas que já eram encarregadas pelo serviço de transporte coletivo, possuindo concessão da Prefeitura, permitindo a estas empresas privadas o monopólio do sistema de transporte coletivo na Ilha, enquanto o transporte intermunicipal é realizado pelas empresas: Biguaçu Transportes Coletivos, Jotur, Santa Terezinha e também pela Transporte Coletivo Estrela.

Embora as diretrizes do planejamento urbano de Florianópolis se apresentarem em prol de um transporte público acessível e de qualidade principalmente devido a frequência baixa de horários e número de linhas, de acordo com dados de uma pesquisa realizada pelo

⁵O Consórcio Fênix é formado pelas cinco empresas de transporte: Transol Transporte Coletivo, Insular Transportes Coletivos, Transporte Coletivo Estrela, Canasvieiras Transportes Ltda e Emflotur Transporte Coletivo. Fonte: <<http://www.consorciofenix.com.br/quem-somos>>

Subcomitê de Mobilidade da UFSC, o preço da passagem foi apresentado como principal causa da insatisfação dos usuários. Observe a Tabela 3:

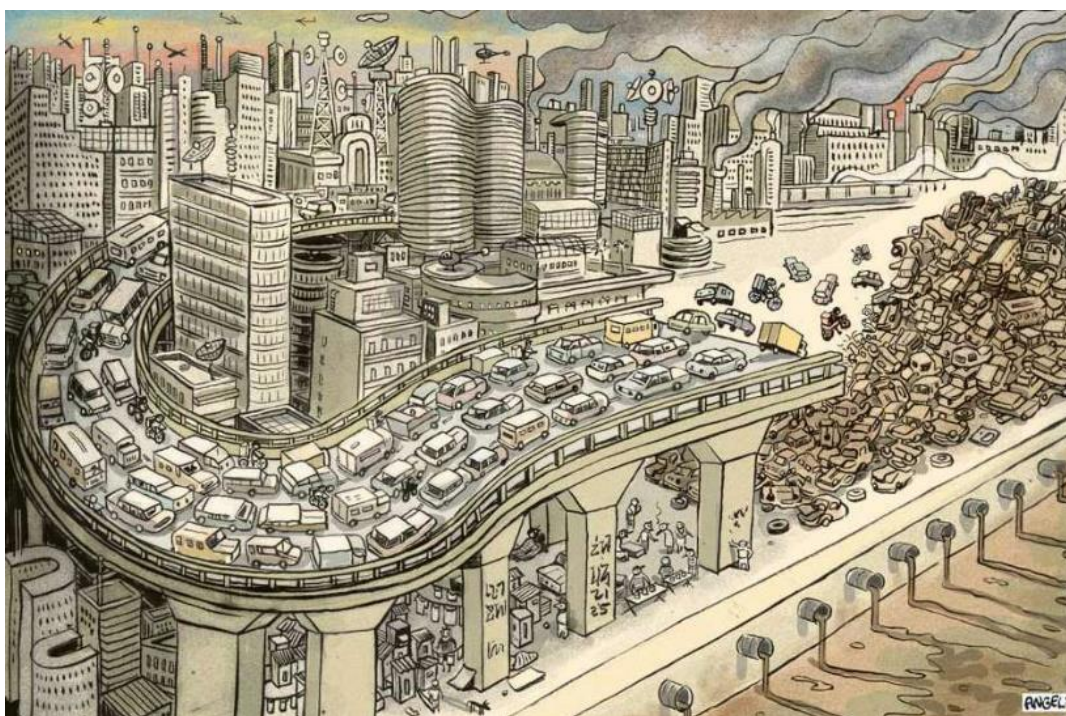
Tabela 3 - Pesquisa realizada com universitários que utilizam o transporte público demonstra insatisfação de seus usuários.

Opinião dos usuários	Bom	Regular	Ruim
Preço da passagem	1%	4%	95%
Conforto	11%	59%	30%
Pontos de parada	29%	45%	26%

Fonte: (CAEIRO e PIÑON, 2010 apud SUBCOMITE, 2012, p. 72).

Dentro deste cenário de mobilidade precária que a existência de caroneiros e caronistas pode ser visto como um fruto de resistência ao sucateamento e desinteresse político quando se trata de incentivar outro viés de se pensar a cidade, onde a mobilidade urbana seja considerada como direito básico, buscando eficiência e sustentabilidade. A Figura 6 possui uma representação alarmante a respeito de uma urbanização pautada no rodoviarismo.

Figura 6 - A insustentabilidade do modelo de urbanização rodoviarista aliada à desigualdade social é representada nesta charge do cartunista Angeli.



Fonte: <http://professorridaltovaz.blogspot.com.br/2014/10/charges-do-angeli.html>. Acesso em: 21 jun. 2017.

2.2 Florianópolis e a carona como prática solidária

A carona possui duas variações principais quando descrito em inglês, primeiramente como *carpool* ou *carpooling*, o que representa o ato de partilhar os meios de locomoção em rotas semelhantes com o auxílio de um contato prévio entre caroneiros e caronistas, seja entre pessoas que se conhecem e decidem começar a partilhar seus meios de locomoção, ou desconhecidos através de sites, grupos virtuais ou aplicativos, podendo ocorrer em muitos casos auxílios monetários. Esta forma de mobilidade partilhada também acaba contribuindo para redução do número de carros nas ruas ao ocupar os lugares vazios nos automóveis que transitam com apenas uma ou duas pessoas, sendo que serve também como uma forma de incentivo ao pensamento solidário a respeito do uso dos meios de locomoção. Traduzindo livremente o pesquisador Daniel Graziotin (2013):

O uso partilhado de um único carro por duas ou mais pessoas reduzirá o número de carros nas ruas. Carpooling ajuda o meio ambiente permitindo um uso consciente de combustível, para reduzir a poluição na Terra e consequentes problemas de saúde. Reduz o trânsito e – consequentemente – o tempo que as pessoas gastam em seus carros. Carpooling também possui o potencial de aumentar o capital social permitindo que pessoas encontrem e conheçam umas às outras. (GRAZIOTIN, 2013)

Porém quando o *carpool* ocorre de forma espontânea, sem qualquer auxílio de ferramentas de contato prévio entre os envolvidos, e sendo completamente solidária, o mais indicado é se utilizar o termo *hitchhike*⁶. O qual representa a essência da carona e o foco desta monografia, consistindo basicamente na carona de beira de estrada, com o simbólico polegar erguido, e em muitos casos com uma placa informando o local onde se quer chegar, tal alternativa de mobilidade vem sendo utilizada a algum tempo, e possui um contexto histórico envolvendo idealismos e simbologias referentes à contracultura e à liberdade, seja por seu intuito espontâneo e fora das políticas de mobilidade, ou mesmo por demonstrar-se como uma forma controversa de deslocamento no espaço, por apoiar o uso partilhado e solidário do automóvel indo contra sua lógica individual. Em Florianópolis ela ganha outra representatividade, de acordo com KELLER e SILVA:

⁶Hitchhike é definido pelo engenheiro e pesquisador caroneiro Bernd Wechner como: “Um ato de compartilhar transportes simples, não planejado e espontâneo”.

Em detrimento das condições geográficas da ilha, que apresenta grandes distâncias latitudinais, acrescido ao ineficiente sistema de transporte coletivo frente às necessidades espaço temporais da população e à presente dinâmica universitária, o ato de dar carona tem se consolidado numa ação social solidária que carrega em si uma importante dimensão histórica em Florianópolis. (KELLER e SILVA, 2010:p.211)

Nos anos 60 e 70, os *hitchhikers* carregavam uma ideologia de liberdade e desaparego, em livros como “On the road” do escritor *beat*⁷ e caroneiro Jack Kerouac, são descritas muitas de suas experiências de carona partindo de diversas anotações feitas na estrada, durante sete anos de viagens pelos Estados Unidos e México. A forma de escrita de Kerouac (2009) consegue retratar a experiência de se pegar carona, o autor passa uma sensação de liberdade e utopia ao descrever a vida na estrada, como também consegue expressar seus desafios e superações em se percorrer longas distâncias somente de carona. Como neste trecho do livro:

[...] a pureza de se movimentar e chegar a algum lugar, não importa onde, e tão rápido quanto possível e com tanta excitação e curtição de tudo quanto possível. (KEROUAC, 2009, p.209)

A carona solidária, isolada de outras formas de mobilidade, não irá solucionar os problemas gerados pelo rodoviarismo ou do pensamento individualista hegemônico, em Florianópolis ela pode ser vista como um reflexo dos processos de urbanização e das condições precárias de mobilidade na Ilha, sendo uma alternativa à mobilidade, com muitos relatos de caroneiros em outros países, fazendo parte de idéias que visem alternativas mais sustentáveis de mobilidade, segundo o pesquisador e geógrafo Michel O’Riley,

“suas mobilidades resistentes desestabilizam os modos de se locomover, morar e agir habituais e esperados, trocando velocidade, conveniência e tempo (ao invés de dinheiro) por experiências, encontros e conexões” (O’RILEY, 2012, tradução nossa)

Levantar o polegar à beira da estrada, contando com o acaso e com a sua própria determinação, tendo em muitos casos, a ajuda apenas de alguma forma de indicação escrita de onde se quer chegar, consiste basicamente no que seria o ato de pegar carona solidária, o *hitchhike*, termo que remete a carona espontânea, gratuita devido a seu intuito solidário, e sem rotas pré-estabelecidas, onde o caroneiro busca seguir na mesma direção que o motorista

⁷O autor Jack Kerouac introduziu a frase “Geração Beat” em 1948, generalizada do seu círculo social para caracterizar o submundo de juventude anti-conformista, reunida em Nova Iorque naquele tempo. Fonte: <https://en.wikipedia.org/wiki/Hitchhiking>

estiver indo. Pouco registro se possuía a respeito dos hitchhikers, foi através de obras como a do autor norte-americano John T. Schlebecker cujo em seu artigo “An Informal History of Hitchhiking”, se relata parte do histórico do hitchhiking nos EUA, e o livro de Mario Rinvoluceri intitulado “Hitch-Hiking”, publicado em 1974, cuja história da carona solidária britânica é abordada, juntamente com outras análises a respeito da psico-sociologia que envolve o ato de pegar e dar caronas, o livro conta também com ilustrações de David O'Docherty e Lola Rinvoluceri, ele possui uma versão digital no site HitchWiki⁸.

Segundo Schlebecker (1958) , pegar caronas com o dedão levantado a mercê da sorte e da solidariedade alheia, é uma forte característica da sociedade norte-americana, começando nos anos 20 com os “tramps” ou “hobos”⁹, os quais ocupavam os vagões de trens e assim se locomoviam através dos caminhos dos trilhos. Esta herança se transfere para as estradas, com a chegada e difusão dos automóveis, onde os caroneiros começam a ganhar um perfil totalmente diferente dos antigos vagabundos de trem, um público jovem e universitário, motivados pela busca por aventuras, e pela contracultura, começam a fazer reviver o espírito e a imagem do caroneiro.

Apesar de que esta forma de locomoção encontra ainda muitas barreiras à sua aceitação e usabilidade entre as pessoas, principalmente por ser considerada como uma forma insegura de mobilidade, nos Estados Unidos durante os anos 30, os *hitchhikers*, cuja tradução pode ser compreendida como mochileiros, já carregavam uma reputação de serem considerados uma ameaça ao espaço privado e seguro dos motoristas, tendo sido fomentadas diversas reportagens sensacionalistas, e até filmes a respeito de crimes cometidos por caroneiros como o filme “The Hitch-hiker” de 1953.

Tendo ocorrido repressão policial e jurídica contra o ato de pedir carona nesta época. Com leis que proibiam a carona, o número de caroneiros estava acima de uma possibilidade efetiva de fiscalização, as caronas também eram consideradas uma ameaça aos empreendimentos privados e públicos de transporte. Citando Schlebecker (1958):

Histórias de crimes cometidos por mochileiros preencheriam muitas páginas. Durante os anos 30, muitos destes incidentes obtiveram relativa publicidade. Todo tipo de maldade, crueldade e brutalidade foi perpetrado por mochileiros. As pessoas consideravam estes crimes como sendo

⁸O livro digitalizado de Mario Rinvoluceri pode ser acessado em: http://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri

⁹Hobo é um termo da língua inglesa que designa um trabalhador itinerante, sem-teto, muito pobre mas com certo espírito aventureiro, que viaja sem destino, frequentemente como passageiro clandestino de trens de carga. Fonte: Wikipedia

particularmente desprezíveis por conta de serem cometidos por aqueles os quais elas tinham sido amigáveis. Na realidade, de fato, grande maioria dos mochileiros aparentam estar de acordo com a lei, porém a conduta de alguns lança uma sombra sob todos. As pessoas em geral se tornaram cada vez mais preocupadas com o passar dos tempos. Por outro lado, muitas das histórias de crimes de mochileiros eram inventadas...crimes de motoristas contra mochileiros eram reportadas cada vez mais frequentemente. Mas os repórteres da imprensa raramente se demonstraram particularmente indignados por este tipo de crime. (SCHLEBECKER, 1958, p.314, tradução nossa)

A insegurança gerada pelos grandes centros urbanos, como o de Florianópolis, é comum, pois “as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos...Mesmo morando próximas umas das outras, as pessoas são desconhecidas, e não poderiam deixar de ser, devido ao enorme número de pessoas numa área geográfica pequena.” Medos urbanos de violências como assaltos, estupros e assassinatos, o “drama da civilização versus a barbárie” (JACOBS, 2000, p.30).

Sendo que apesar de tais riscos, o que pode ser observado é uma capital urbana atípica no quesito de aceitação do ato de pegar caronas, principalmente em certos bairros da cidade, como na Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, próximo das Universidades Federal e Estadual nos bairros da Trindade e do Itacorubi, e no Sul da Ilha nos bairros do Rio Tavares e do Campeche.

A carona solidária possui a característica de contradizer a lógica do automóvel ser um espaço individual privado, induzindo seu uso de forma compartilhada, ao menos durante o período de tempo de uma carona de um ponto ao outro, sendo então indutora de sociabilidade:

“A carona seria um ótimo exemplo de sociabilidade porque nela a conversa é o instrumento de conduta mais utilizado pelos sujeitos envolvidos, já que interessa menos o conteúdo em si do que o ato de dialogar. Durante essas conversas travadas ao longo do curto percurso no qual caroneiros e motoristas encontram-se juntos, a fala torna-se legitimamente um fim em si mesmo, propiciando o surgimento e o preenchimento de uma relação que nada quer ser além de uma relação que possui como seu conteúdo mais significativo a ausência de conteúdo: forma pura de interação.” (DE PAULA, 2016)

Atualmente tecnologias presentes nos dispositivos móveis e grupos virtuais de redes sociais permitem uma outra forma de se relacionar com a carona, possibilitando aos usuários maior comunicação, troca de perfis e informações, outra medida facilitadora está na mútua avaliação pública entre caroneiros e caronistas.

3 INCENTIVOS A CARONA: PROJETOS, APLICATIVOS E GRUPOS ONLINE

Além de Florianópolis, foram encontrados outros exemplos de que a carona solidária pode ser utilizada como forma de mobilidade urbana sustentável, em dois projetos universitários nas cidades de Curitiba e Brasília. Em Curitiba (PR), no **Projeto Carona Solidária na UFPR** foi desenvolvido por estudantes um sistema de computação na web para que os motoristas cadastrem seus percursos e possam se comunicar para combinar caronas. O projeto tinha como principais objetivos:

- incentivar a mobilidade urbana sustentável;
- redução de carros estacionados no campus da UFPR;
- reduzir o número de carros nas ruas;
- redução de gases efeito estufa.

No projeto ocorreu o compartilhamento de rotas de estudantes da UFPR, e a demarcação de pontos fixos de carona como demonstra a Figura 7 abaixo:

Figura 7 – Ponto fixo de carona solidária.



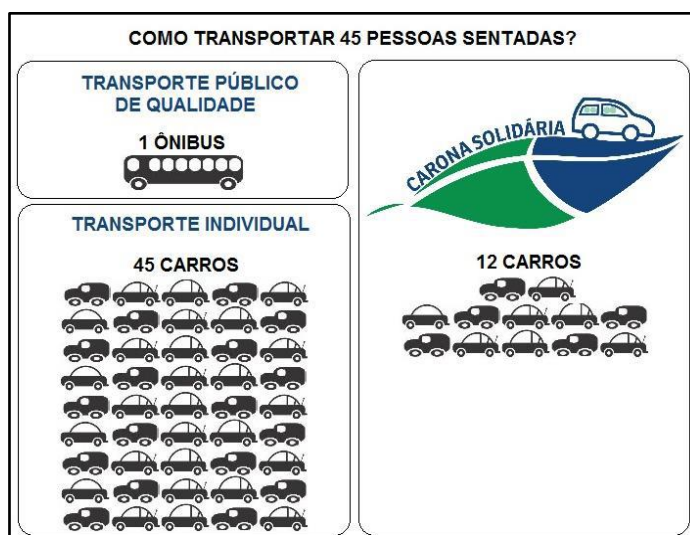
Fonte: UFPR, 2013.

Projetos deste tipo além de auxiliar na mobilidade, possuem repercussões de fortalecer o pensamento coletivo, e consequentemente a carona solidária. A troca de informações entre estudantes que transitam por rotas comuns auxilia a diminuir as inseguranças que o ato da

carona pode acarretar. De acordo com os desenvolvedores do projeto JÚNIOR e FUSCO (2013, p.07), “O resultado foi mais satisfatório que o esperado, atingindo cerca de 1900 pessoas entre motoristas e caroneiros, e com uma aceitação quase unânime a prática da carona, desde que devidamente organizada e com garantias de segurança às partes.”

Na cidade de Brasília (DF), o **Projeto UNB Carona Solidária** possui objetivos similares ao da UFPR, desenvolver um sistema online de carona solidária na UNB, e divulgar rotas, traçar pontos fixos de carona, visando ocupar os espaços vazios nos automóveis e melhorar o fluxo de veículos nos entornos da universidade, buscando apresentar a carona solidária como forma de alternativa de mobilidade. Observe Figura 8.

Figura 8- Benefício do aumento da taxa de ocupação dos automóveis.



Fonte: SILVEIRA, 2013, p.27

O ato de pegar caronas vêm sendo utilizada em diversos lugares do mundo como forma de se locomover, um exemplo atual está no site¹⁰ HitchWiki, uma plataforma que visa auxiliar caroneiros e interessados de qualquer lugar, a se inserirem no universo da carona, o site conta com dicas de carona, fóruns de discussão, e um sistema de mapeamento online de pontos de carona, tudo construído de maneira colaborativa, já que todos os cadastrados no site podem contribuir com pontos de carona, artigos, dicas, e qualquer outro material que possa auxiliar e incentivar para que a carona solidária continue a acontecer. O Brasil está inserido dentro deste guia virtual, possuindo uma versão traduzida da página, o Carona Wiki. Esta monografia também será enviada ao site.

¹⁰Disponível em: <<http://hitchwiki.org/en/MainPage>>

Dentro de uma rede virtual de caronas, além de sites, existem diversos grupos de carona dentro da rede social mais utilizada no Brasil, o Facebook, cujo possui aproximadamente 103 milhões de usuários. Tais grupos permitem aos usuários total autonomia para planejar suas caronas, tanto solicitar como oferecer, sendo possível observar os perfis dos membros do grupo, e que eles conversem entre si para combinar horários, locais, rotas e muitas vezes ajudas nos custos de combustível. Dos grupos que voltados á caronas solidárias em Florianópolis estão os:

- CARONAS-sul-da ilha-lagoa-ufsc-udesc (394 membros),
- Carona Solidária Floripa (7.113 membros)
- Comunidade Caronas Solidárias UFSC (488 membros)

Estes grupos de Facebook podem ser acessados por meio de dispositivos móveis como *smartphones*, *tablets* e *notebooks* onde a ideia de se pegar caronas virtualmente avança, por meio de aplicativos como “Caronilha”, “Zazno” e o “Me leva”, sendo este último recém-desenvolvido por dois estudantes de Engenharia de Controle e Automação, em todos os aplicativos usuários acessam em tempo real a localização de caroneiros e caronistas que estejam conectados ao aplicativo através do *GPS*, a comunicação entre usuários também ocorre instantaneamente, podendo serem informados rotas e qualquer outro combinado.

O Caronilha foi fundado em 2012, o aplicativo foi desenvolvido prioritariamente para incentivo da carona solidária entre colegas de empresas de pequeno e médio porte. Enquanto o Me Leva é exclusivo para estudantes da UFSC, este aplicativo foi recentemente fundado por dois estudantes de Engenharia de Controle e Automação da UFSC, para cadastrar-se os usuários precisam estar matriculados regularmente na UFSC.

Já o Zazno requer um cadastro mais restrito de documentos do motorista. incluindo revista dos antecedentes criminais e multas, visando maior segurança para as caronas. Quanto aos passageiros, é requerido um cadastro dos dados do cartão de crédito, demonstrando-se ser um aplicativo de caronas remunerada.

A comunicação demonstra-se como essencial para a quebra da insegurança, motivo principal apresentado no questionário por aqueles que não se utilizam da carona alegaram ser a causa principal para tal posicionamento. Outro ponto positivo destes aplicativos está na avaliação de usuários, todos que possuem e utilizam estes aplicativos são avaliados ao final de cada carona, assim caroneiros e caronistas com baixa reputação podem ser facilmente identificados e acabam sendo bloqueados do programa.

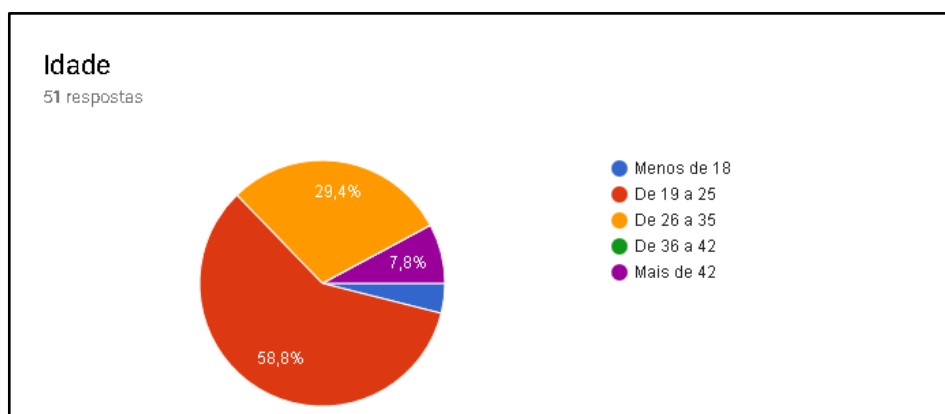
Nestes aplicativos também ocorre o compartilhamento de rotas e pontos em comum dos de carona, todas estas ferramentas possuem o potencial em transformar as maneiras de se pegar carona, reduzindo as inseguranças que este modal pode acarretar e oferecendo uma nova experiência de locomoção, porém ao conhecer seus detalhes, nos deparamos com diversas restrições quanto ao acesso a estes recursos para as práticas de carona.

Muitos aplicativos e projetos de carona são produzidos para o meio universitário como o Me Leva, enquanto o Caronilha foi desenvolvido voltado à caronas combinadas entre colegas de empresas que realizam os mesmo movimentos pendulares entre residência e local de trabalho, sendo que o aplicativo Zaznu é intencionado a monetizar as caronas entre seus usuários, apesar dos impactos positivos no intuito do compartilhamento dos meios de transporte, como a melhorias no tráfego e indução de sociabilidade entre cidadãos que habitam os mesmos espaços e caminhos, existe uma exclusividade nesta forma de carona, principalmente pela exigência de acesso a dispositivos móveis que suportem estes aplicativos, fazendo um recorte mais específico de usuários, onde o caráter solidário da carona nem sempre está implícito, como nas caronas espontâneas. Esta monografia possui seu foco nos caroneiros de estrada, do polegar levantado, das placas de carona, os *hitchhiker's* urbanos do município de Florianópolis.

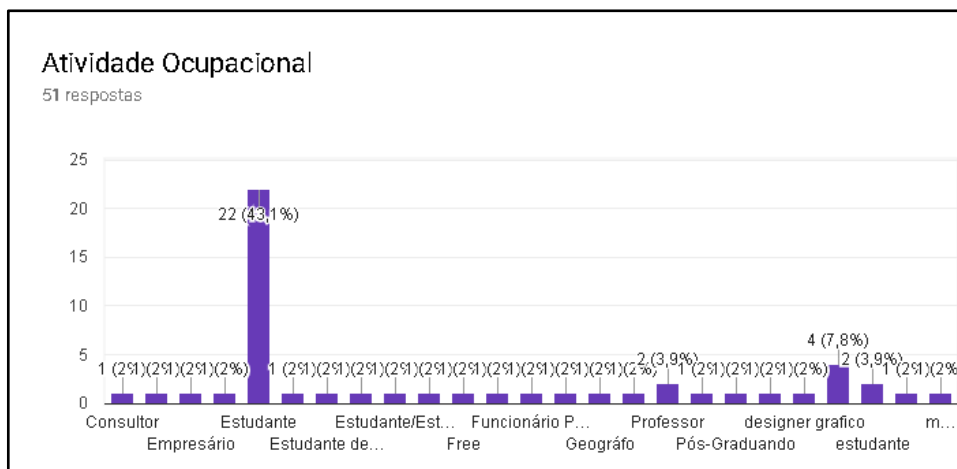
3.1 Os caroneiros de Florianópolis

Os dados analisados do questionário desta pesquisa, observou que 58,8% dos membros estão na faixa dos 19 aos 25 anos, apontando uma tendência de caronas entre um público jovem, sendo em sua maioria estudantes de graduação ou mestrado. Observemos os Gráficos 1 e 2.

Gráfico 1 – Idade.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 2- Atividade Ocupacional.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Quanto às rotas de deslocamentos cotidianos, 30 dos questionados possuem rotas coincidentes com os pontos de carona propostos, os trajetos em geral passam pelos bairros do Centro, Trindade, Pantanal, Córrego Grande, Carvoeira, Itacorubi, Saco Grande, Santa Mônica, os quais representam as localidades de entorno das universidades onde ocorrem grande parte das caronas da Ilha, Sendo que se apresentaram também muitas rotas em bairros localizados na região sul, totalizando 19 das respostas, foram entre os bairros da Armação, Campeche, Rio Tavares e Carianos. Como pode ser observado no Quadro 1 abaixo.

Quadro 1- Deslocamento diário.

Qual geralmente é a sua rota de deslocamento diário? (51 respostas)
porto da lagoa > udesc > porto da lagoa
Rio Tavares, UFSC
Barra - Lagoa
Bairro ufsc bairro
Casa - universidade - casa
Carianos (CASA) - UFSC - Carianos (CASA)
Rio Tavares > Trindade > Rio Tavares
Centro / lagoa
Casa > faculdade > casa
Trindade > Itacorubi > Trindade
Pantanal>UFSC>Trindade> Lagoa
Rio Tavares-UFSC- Eletrosul para voltar da Ufsc

Rio Vermelho - Centro
Rio Tavares > UFSC > Rio Tavares
rio tavares - lagoa - ufsc - lagoa - rio tavares
Inglese Trindade Inglese
Armação > ufsc > armação
armação - trindade- armação
Lagoa - Rio Tavares
Campeche> ufsc e vice versa/Campeche>centro e vice versa
Campeche-UFSC
São José Forquilha -Centro
Lagoa trindade
Do Canto da Lagoa a UFSC
Córrego Grande > UDESC/UFSC > Córrego Grande
coqueiros>UFSC>coqueiros
Casa (carvoeira) > UFSC > Casa (carvoeira)
Rio Tavares (CASA) > UFSC > Rio Tavares (CASA)
carvoeira - centro - carvoeira
córrego grande>UFSC>CENTRO>CÓRREGO GRANDE
Itacorubi > Saco Grande > Santa Mônica > Centro > Itacorubi
Rua Lauro Linhares > Mauro Ramos > UFSC > Rua Lauro Linhares
Barra da lagoa> Centro> Barra da Lagoa
Pau de Canela/Rio Tavares > UFSC > Eletrosul
Centro > trindade > centro
Não moro em Floripa
Campeche-ufsc-campeche
Rio Tavares-UFSC-Saco dos Limões-Rio Tavares
campeche > ufsc > campeche
CCA-UFSC > UFSC-Trindade
Estreito - Barreiros - Estreito
Barra da Lagoa, ufsc, barra da lagoa
Campeche-UFSC-Campeche
casa ufsc casa
Trindade-UFSC
Lomba do Sabão, UFSC, Lomba

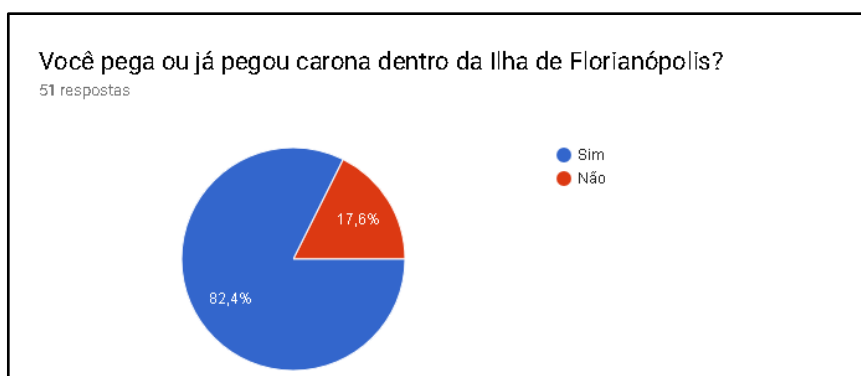
palhoça>centro>ufsc
Campeche-Centro-UFSC-Campeche
Casa > universidade> trabalho > bar > casa
Casa>faculdade>casa
armação/costa de cima > UFSC > COSTA DE CIMA

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017

Dentro destes deslocamentos pendulares estão também os bairros da Lagoa da Conceição, Barra da Lagoa, Rio Vermelho e Ingleses. Cabe ressaltar que maior parte dos questionados possuem como destino as universidades Federal e Estadual.

Segundo os dados levantados 82,4% já pegaram carona solidária em Florianópolis, enquanto 43,1% já deram caronas, observe nos Gráficos 3 e 4. Porém o transporte público se demonstrou ser o mais utilizado nos deslocamentos cotidianos, fazendo parte de 62,7 % dos questionados, enquanto a carona solidária representa 41,2% de adeptos em suas rotas diárias. Confira no Gráfico 5 abaixo.

Gráfico 3 – Tanto caroneiros eventuais como os frequentes fazem parte da maioria dos questionados.



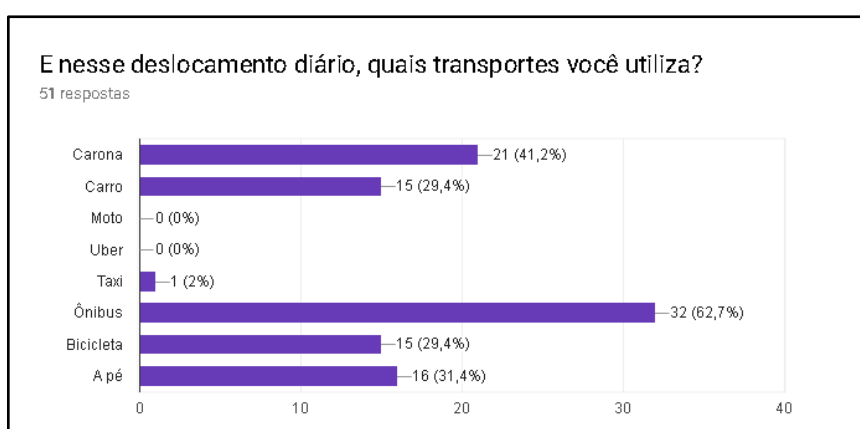
Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 4 - Percentagem de caronistas entre os questionados.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 5- Modo de deslocamento diário.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Nos problemas referentes à mobilidade urbana os principais identificados foram referentes ao excessivo número de carros (trânsito), problemas relacionados ao transporte público (horários, tarifas, número de linhas) e a falta de estrutura para ciclistas. Como pode ser observado na Quadro 2.

Quadro 2- Problemas de mobilidade apresentados.

Quais são as maiores dificuldades percebidas durante seu deslocamento diário? (48 respostas)
Trânsito (2)
Filas
Alto preço da passagem
Engarrafamento e vias não suportam carros, bicicletas e ônibus.
Demora do latão, Falta de ciclofaixa
Falta de horário de ônibus
Distância, transporte público ruim e filas

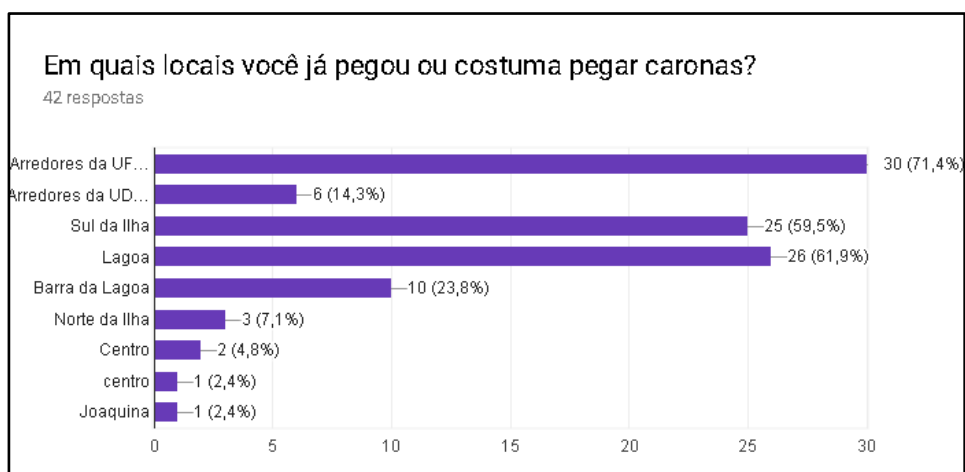
Não há ciclovias em todo o percurso. (Menos de 25% do trajeto possui)
Falta de ciclovia
As vezes demora um pouco pra conseguir
Trânsito e ônibus lotado
Segurança
dias de chuva são as caronas rolam menos, e domingos também é mais difícil.
Má educação de pessoas que utilizam o transporte público
Horários de ônibus, trânsito intenso, motoristas mal educados
trânsito parado.
Engarrafamentos
No caso da carona percebo que homens têm menos chances de conseguir carona ou demora mais
Trânsito, falta de ciclovias, falta de horario de onibus
Trânsito
Fila
Calçadas ruins para caminhar, Falta de estrutura para andar de bicicleta com segurança e transporte público deficiente.
Se vou de ônibus, são poucos os horários. A pé, o caminho é longo, então não é o meio mais eficaz. De bicicleta costuma ser o mais fácil, mas tem o risco da falta de ciclovias.
Congestionamento
Calçadas estreitas ou inexistentes
Engarrafamento, falta de horário de ônibus...
trânsito
A distância percorrida para chegar ao campus
Transito
Trânsito e falta de pontualidade em alguns casos
Trânsito, troca de ônibus.
Chuva, falta de calçada...
Estacionamento, horário reduzido de ônibus
Trânsito lento
falta ciclovia, calçada e respeito aos pedestres e ciclistas
Gostaria de um ônibus circular Rio Tavares-Pantanal-Córrego-Lagoa (Tilag)-Rio Tavares, para não ter que ir até o centro e pegar o Semidireto UFSC
Ter que pegar vários ônibus para chegar ao destino.
Tempo gasto, horários dos ônibus tanto
trânsito, chuva (torna o trânsito pior do que já é)
pouco horário do trajeto via ufsc

transito
O trânsito e a falta de uma via segura para utilizar a bicicleta
Solidariedade
trânsito, péssimos horários de ônibus e condições
Horário de Ônibus limitado
O tempo e a correria
onde eu moro existem 6 horários de ônibus por dia

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Os locais que se demonstraram no questionário como sendo os mais utilizados pelos caroneiros para se conseguir uma carona foram nos arredores das duas universidades públicas, sul da ilha, Lagoa da conceição e Barra da lagoa, como pode ser observado no Gráfico 6.

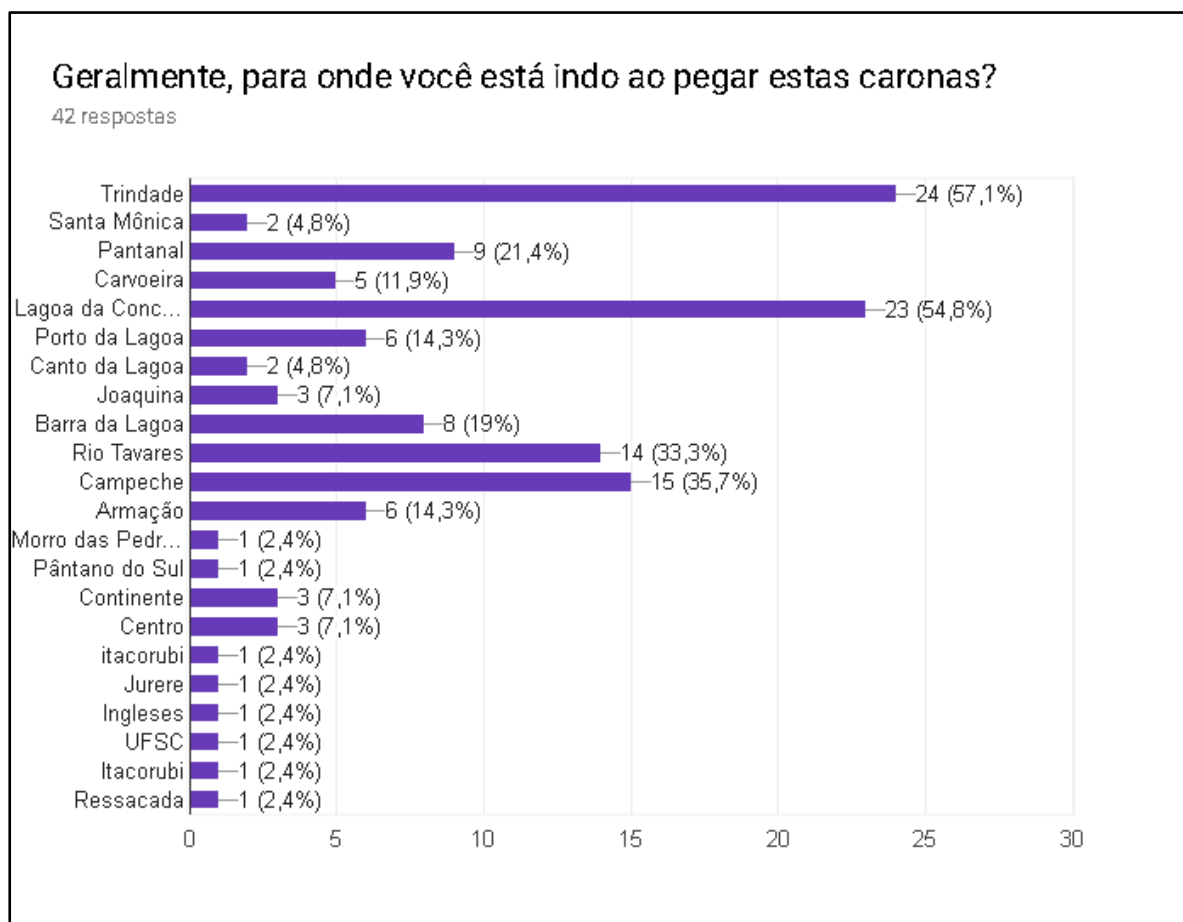
Gráfico 6- Locais onde a carona mais ocorre.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Quanto aos destinos destes 42 caroneiros, foram os bairros da Trindade, Lagoa da Conceição, Rio Tavares e Campeche que obtiveram destaque, estando estes bairros dentro dos recortes espaciais realizados pela identificação e localização dos pontos, conforme apresenta o Gráfico 7.

Gráfico 7 – Destinos principais dos caroneiros questionados.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

De acordo com a Quadro 3 podem ser evidenciados os motivos que levam estas pessoas a se utilizarem da carona como transporte, os que se destacaram foram por conta de seu intuito solidário e gratuito, por ser indutora de sociabilidade entre desconhecidos, também se ressaltam nas respostas a sua praticidade e velocidade de deslocamento quando comparada ao transporte público da cidade, considerando que insatisfações com este modal representam outro motivo na preferência das práticas de carona.

Quadro 3 – Principais motivos para que a carona solidária ocorra.

Quais são seus principais motivos para usar a carona como forma de deslocamento? (38 respostas)
Dinheiro (2)
Passagem cara
Economia financeira, para diminuição da minha pegada ecológica; diminuição do número de veículos.
Correria
Chegar rápido
Melhor que o transporte público e mais barato

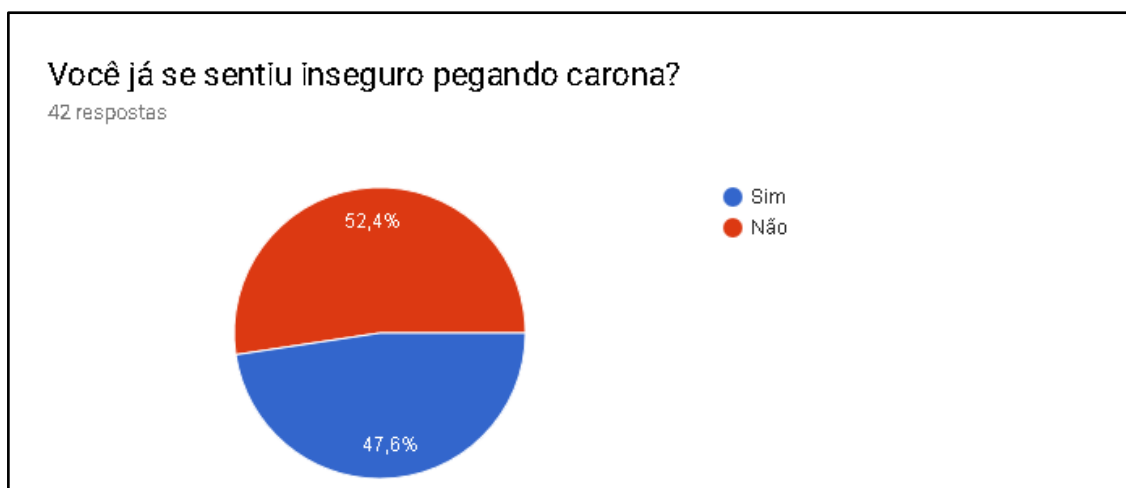
Economia na passagem do ônibus e principalmente utilizar de maneira mais proveitosa um carro que estava "vazio"
Poucos horários e péssimo itinerário da linha TITRI-TIRIO
Praticidade, propor menos carros nas ruas .
não ter custo, mais prático que pegar ônibus, essa estratégia dos TI que inventaram não funciona, passamos mto tempo nos terminais no meio dos trajetos esperando entre um bus e outro
Incentivar o uso do transporte coletivo não tendo carro
Chegar mais rápido nos lugares e nao gastar dinheiro com passagem
facilidade de chegada ao destino.
Quando não tinha carro pegava carona nos dias de chuva por causa da bike....agora eu dou carona .
Praticidade
Rapidez
O principal motivo para pegar carona é não precisar depender do transporte público.
Pego mais carona quando estou em situações mais atípicas, quando vou para uma praia ou lugar (dentro da ilha) que não costumo ir. Porque muitas vezes é mais rápido que ônibus, além de ser um modo mais livre, sem custo e bom para conhecer e conversar com pessoas novas.
Falta de horário de ônibus, falta de dinheiro, falta de ônibus depois de 00h
Quando a única opção seria usar ônibus.
Transporte público com preço elevado, itinerário fraco dos ônibus aos finais de semana.
Necessidade
Pois tenho amigos com carro e eles me dão carona em determinadas situações, quando isso é mais simples que pegar ônibus ou a distância é grande para fazer o caminho a pé.
Facilidade, conhecer novas pessoas.
falta de um transporte coletivo eficiente, conhecer pessoas interessantes e interessadas
Estar em local com conhecidos
rápido, ecológico e social
Não tem muitos horários de ônibus nos finais de semana
Ser rápido e econômico
experiência
Rapidez e companhia
Sem Carro
contribuir para mobilidade urbana
transporte público precário e falta de dinheiro
Facilidade de deslocamento e compartilhar o veículo
A facilidade

Ganha tempo, não passa pelo estresse que é estar em terminais e ônibus de Florianópolis

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

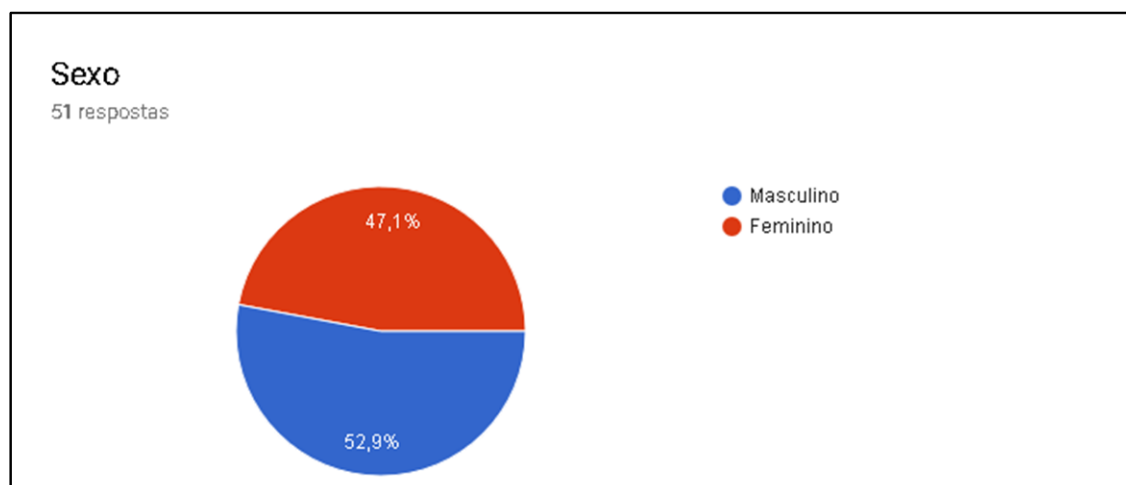
O gênero se demonstrou algo importante neste questionário, quando perguntado a respeito da insegurança 52,4% afirmaram já ter se sentido inseguros, o que representa mais da metade dos entrevistados, observe o Gráfico 8. Quando perguntados sobre os motivos da insegurança vemos que o predomínio das respostas estava relacionado ao gênero, através de respostas como “machismo” e “Questão de gênero, sou mulher.”, sendo que 47,1 % das respostas no questionário foram de mulheres, como informa o Gráfico 9.

Gráfico 8- Índice da insegurança perante a carona.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 9- Sexo



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Muitas das situações de risco que podem fazer parte do cotidiano de mulheres caroneiras se expressaram em relatos como desta questionada ao dizer que:

Ser mulher é viver insegura! Um cara numa moto ficou circulando comigo sem deixar eu descer, errando de propósito o caminho. Um senhor numa carona ficou insinuando se eu não "faria umas festinhas" com ele em troca de uma "graninha extra"... Um homem que se disse policial tirou uma arma, descarregou ela e guardou no porta luvas.... Entrar em um carro de um homem desconhecido, principalmente a noite, é sempre 'cabreiro. (resposta de uma das caroneiras questionadas)

Sendo que dentro dos nove questionados que alegaram não pegar caronas possuem como motivos preocupações com sua segurança, falta de hábitos e necessidade, embora reconheçam que a prática possui impactos positivos quanto à mobilidade. Como informam os Quadros 4 e 5 respectivamente.

Quadro 4– Principais motivos para abstenção da prática de caronas.

Quais seus motivos para não pegar carona? (9 respostas)
insegurança (2)
Medo (assalto, estupro, etc)
Segurança, e tenho carro.
Resido próximo da UFSC e faço meus deslocamentos diários a pé. Demais deslocamentos eventuais realizo de ônibus ou de carona com amigos.
Tenho carro
Falta de costume e confiança
Moro perto da faculdade; e para outros lugares nunca efetivamente precisei e tenho um pouco de receio.
não existe para o continente rs

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Quadro 5– Opiniões de alguns não caroneiros a respeito da carona solidária.

Qual sua opinião sobre o uso de caronas como forma de deslocamento urbano? (9 respostas)
Acho válida
Uma ótima alternativa, mas que precisa ser regulamentada para controle de segurança
Muito mais sustentável, diminui a quantidade de carros, a emissão de gases poluentes, é uma economia para os caroneiros...
favorável desde que seja seguro
Acho um sistema válido, uma vez que vemos apenas 1 no máximo 2 pessoas nos carros, podendo diminuir a quantidade de carros circulando. É uma alternativa solidária e que pode conectar pessoas.
Se a carona for para pessoas conhecidas é ótimo. Diminui o custo individual. Caso contrário eu não procuro dar carona

É a melhor forma de deslocamento, visando o aproveitamento de espaço disponível na rua e dentro do carro, camionete, juntamente com os transportes públicos. São de grande serventia em locais com poucas opções de mobilidade tanto na variedade de meio de transporte quanto nas possibilidades de trajetória e em cidades - como Florianópolis - onde os pontos turísticos (praias, principalmente) e comércios atrativos (devido à qualidade de serviço e preços) estão fora do alcance da população local, além de possibilitar um certo conforto em relação a horário e itinerários, não dependendo assim desses estabelecidos pelas empresas de transporte.

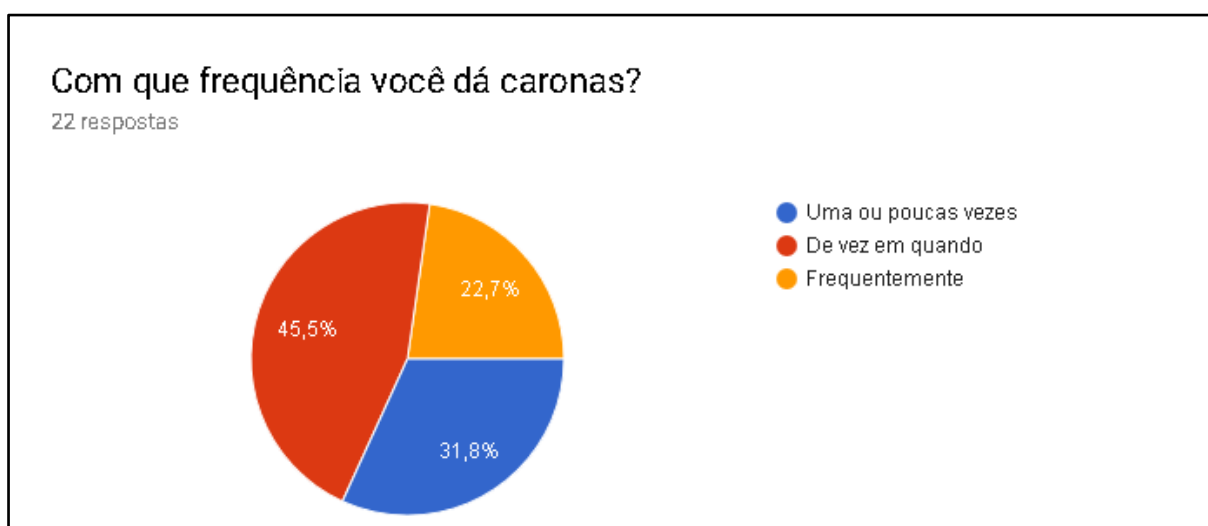
Não gastasse dinheiro, ponto positivo; Menos transportes nas vias; "sustentável"; não sei se muito segura

boa ideia, porém, tem q se pensar na segurança tanto do passageiro quanto do motorista

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

A seção do questionário destinada aos caronistas contou com 22 respostas, sendo que destes 22, 7 % dão carona frequentemente como pode ser visto no Gráfico 10.

Gráfico 10– Frequência em que caronas são oferecidas.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Seus principais motivos para darem carona são devido a ação solidária, por já terem pego caronas, por desejarem ocupar os lugares vazios de seus automóveis, sendo também por conta de apreciarem os contatos inusitados e troca de experiências que a carona proporciona. Como pode ser observado em Quadro 6.

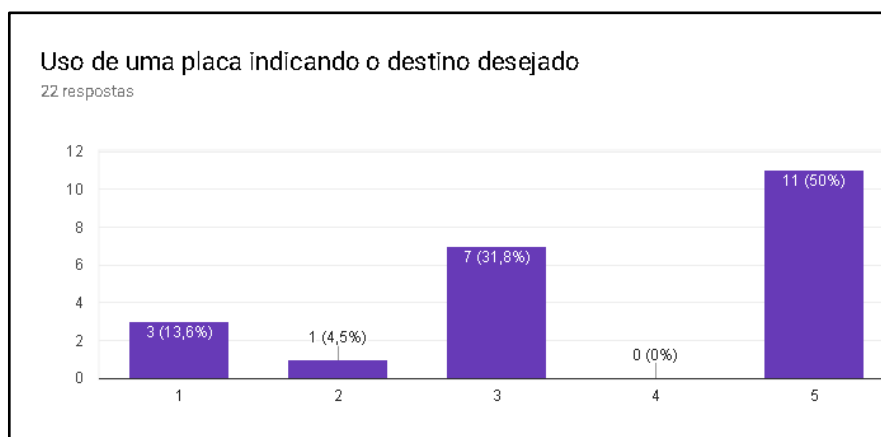
Quadro 6- Motivos dos caronistas para darem caronas.

Quais motivos te levaram ou o levam a dar caronas?(19 respostas)
Compartilhar os espaços livres do carro e facilitar o deslocamento de outra pessoa.
Ajudar.
Solidariedade
O fato de eu ser caroneiro também

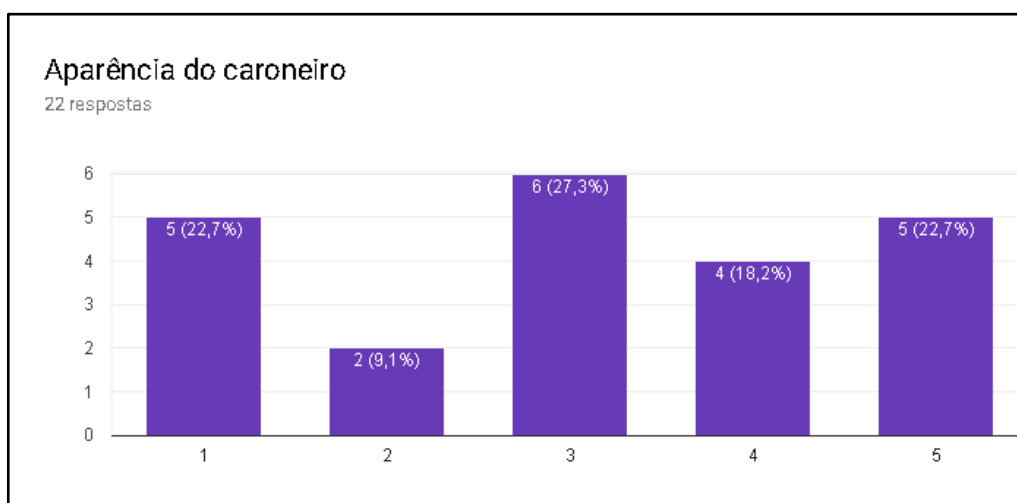
Ter lugar vago no carro
Empatia. E é bom ter cia no trajeto. Mostrar uns sons ...Aprender com as pessoas
Ajudar o próximo, diminuir número de veículos
Sempre pego carona, gosto de dar carona quando tenho a oportunidade.
Por retribuição às caronas que já peguei, para facilitar a mobilidade urbana na cidade, conhecer pessoas, entre outros.
consciência solidária
Ajudar as pessoas, ser o motorista de quem bebe
Ajudar quem dificuldades de se locomover
Sei como é bom um caroninha
Solidariedade e empatia.
Ajudas as pessoas
Eu também peço carona
trajeto
Já peguei bastante carona e ajudar no transporte de outras pessoas
Por já ter precisado muito de caronas e por pensar que se tem espaço no carro posso levar mais alguém.

Foi proposto aos caronistas que avaliassem alguns dos fatores que podem vir a influenciar suas decisões quanto a dar uma carona, sendo proposto uma avaliação dentro de um grau de relevância numa escala crescente de 1 a 5, sendo 1 de menor relevância e 5 representando maior relevância em cada um dos critérios podem ser influentes na hora de se pegar caronas, sendo apresentados seis critérios diferentes os quais podem ser observados nos Gráficos 11, 12, 13, 14, 15 e 16 a seguir:

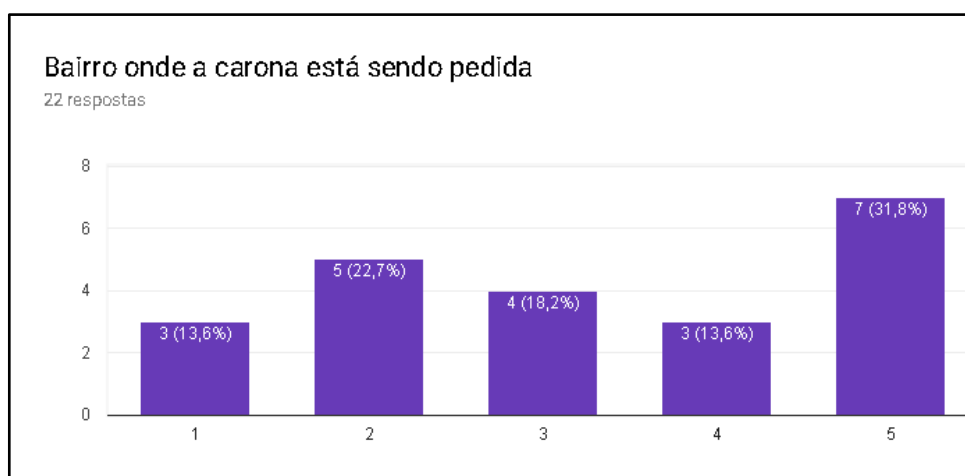
Gráfico 11- Relevância do caroneiro em informar seu destino



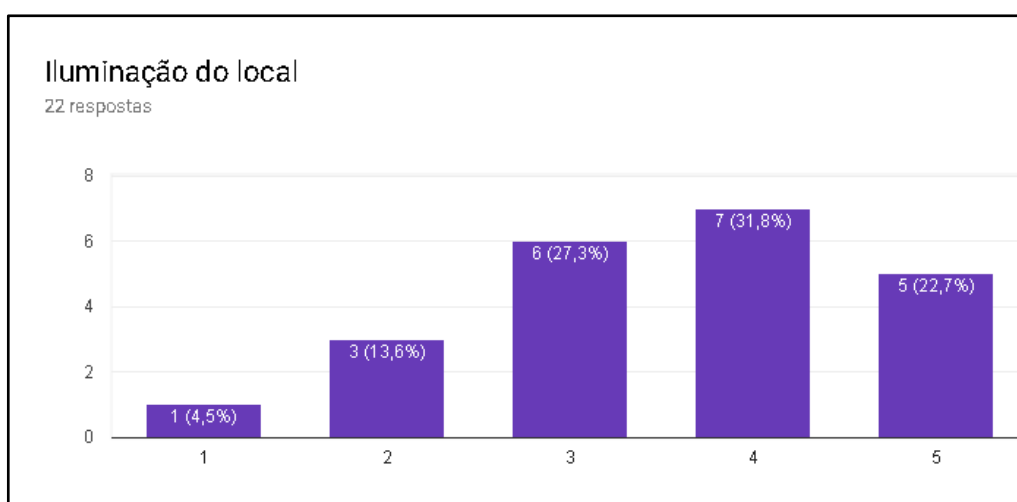
Fonte: Elaborado pelo autor , 2017.

Gráfico 12- Relevância da aparência do caroneiro.

Fonte: Elaborado pelo autor , 2017.

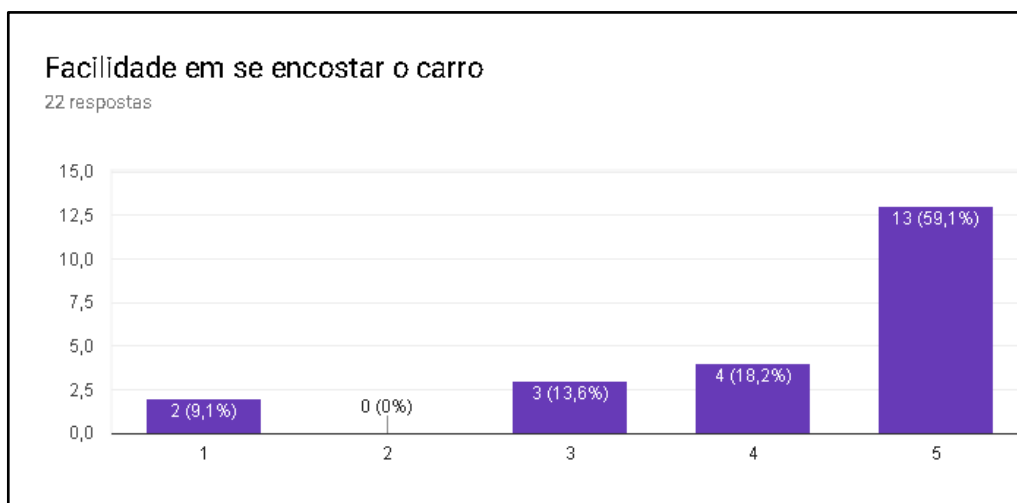
Gráfico 13- Relevância do bairro onde a carona é pedida.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 14- Relevância da iluminação no ponto de carona.

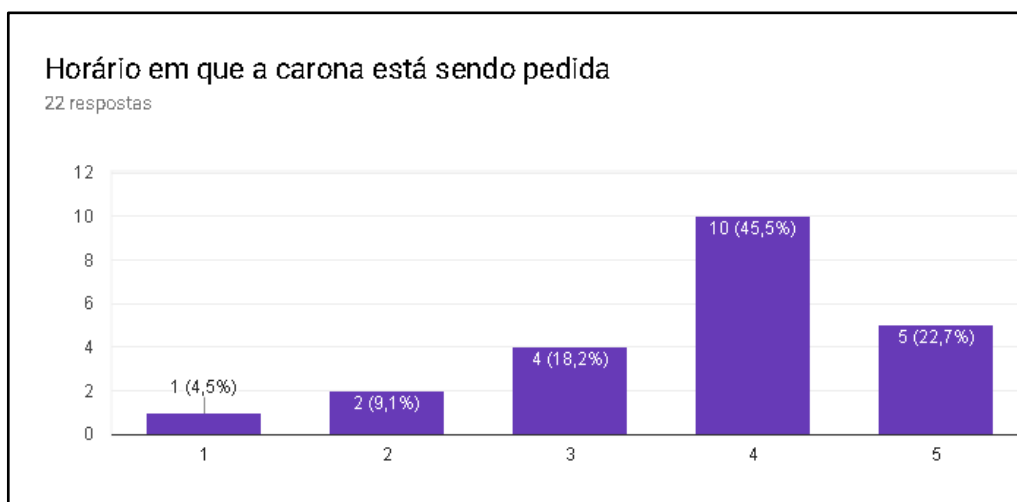
Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 15- Relevância da presença de acostamento.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 16- Relevância do horário.



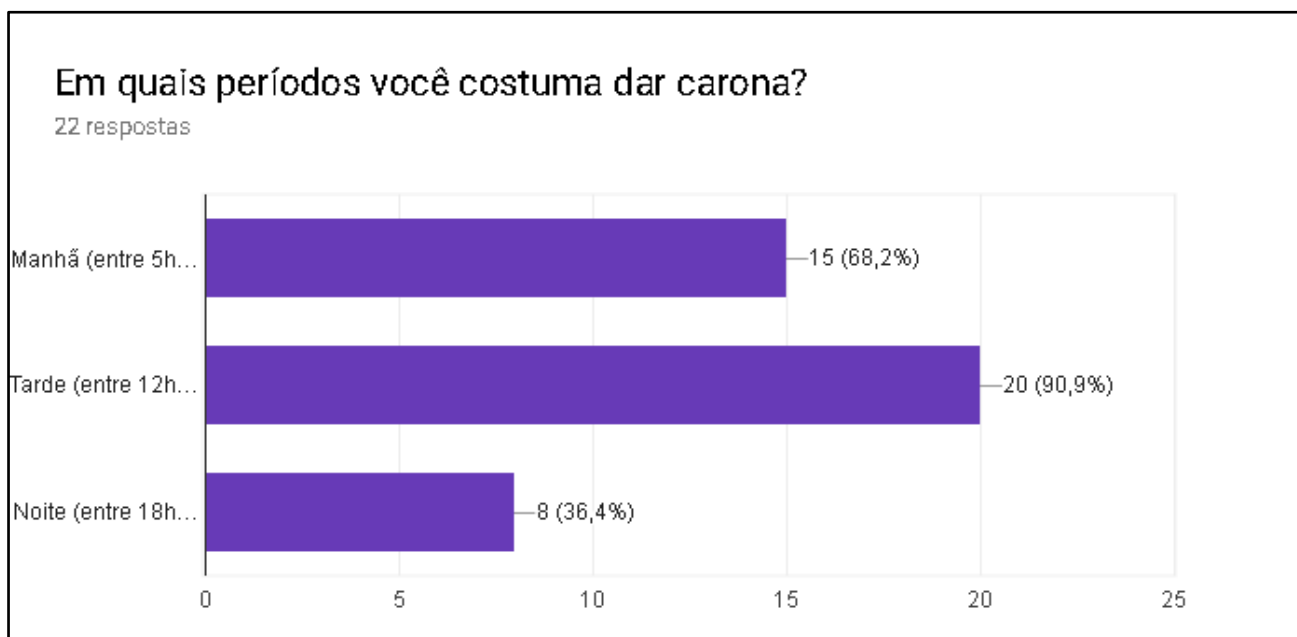
Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Considerando que estas podem contribuir como dicas que possam vir a facilitar a receptividade de caronas, estes dados se demonstram presentes na identificação dos pontos de carona solidária, todos estes fatores abordados: identificar o destino através de uma placa, a aparência do caroneiro, o bairro em que a carona está sendo pedida, iluminação no local, a presença de acostamentos para os caronistas e o horário, foram considerados na demarcação dos pontos.

- O uso de uma placa indicando o destino desejado, sendo considerado pelos motoristas solidários como um fator relevante, com 50% das respostas com nota cinco;
- A aparência do caroneiro se demonstrou como um fator de moderada relevância dentre os que dão caronas, conforme pode observado no Gráfico 12;
- O bairro onde a carona está sendo pedida, iluminação no local e condições para que o carro possa encostar foram fatores de considerável relevância segundo estes questionados;

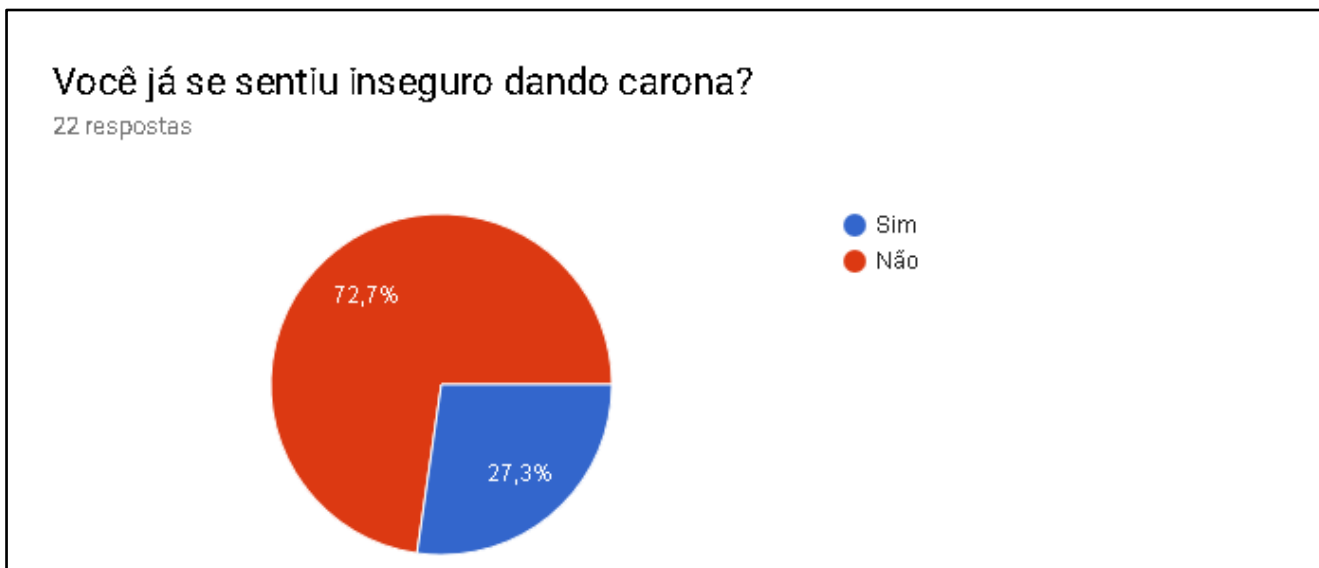
Ao observarmos o Gráfico 17 observamos que 90,9 % dos que dão caronas o fazem durante o período da tarde, o menor índice de caronas oferecidas é durante a noite com 36,4 % apenas. As sensações de insegurança ao dar caronas representam 27,3% das respostas como pode ser visto no Gráfico 18.

Gráfico 17– Períodos com maiores chances de se conseguir caronas.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Gráfico 18- Insegurança entre os caronistas.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Os dados aqui levantados fora de grande auxílio para se identificar e delimitar os 42 pontos de carona solidária presentes nos distritos que compõe o recorte deste trabalho, todos os dados referentes á características que influenciam nas caronas, como observar pela presença de acostamentos, lombadas, cruzamentos e direções das vias próximas, buscando se coletar os maiores fluxos em direções coincidentes com uma baixa velocidade do transitar dos veículos.

4 LOCALIZAÇÃO DOS PONTOS E CONEXÕES DE CARONA

A definição dos locais de carona solidária busca evidenciar algum dos pontos estratégicos que facilitam os acessos entre bairros específicos de Florianópolis, cada ponto é resultado de diversas experiências pessoais do autor, foram aproximadamente sete anos pegando caronas pela Ilha nos anos de 2010 a 2017, o que ainda o faço sempre que se locomover é preciso, sendo que tais pontos resultam também de uma troca de conhecimentos com outros caroneiros.

Possuo e utilizo muito a bicicleta, porém seja pela aventura, pelos encontros espontâneos, ou por representar uma ideologia contrária ao modelo pautado no individualismo, o ato de pegar carona prevalece quanto às preferências de locomoção do autor.

O que me chamou atenção a respeito de identificar a possibilidade da existência imaterial de pontos de carona, foi notar que outros caroneiros também se utilizavam de muitos dos pontos. Outro método que envolve esta localização de pontos de carona foi uma visita em campo em cada um dos pontos, e percorridas todas as rotas que os conectam, sendo feitas documentações fotográficas, no intuito de auxiliar na identificação dos pontos e de algumas de suas características em comum quando se pensa na prática de carona solidária nestes pontos.

A geografia do Município também permite identificar os pontos em qualquer tipo de mapeamento, como também identificar locais estratégicos ao longo das vias, os quais se conectam entre certos bairros da cidade. Esta percepção informal auxilia o caroneiro a identificar quais locais possuem boas condições de se conseguir uma carona, sendo parte de muitas das sutilezas que envolvem a carona solidária, saberes que são constantemente adquiridos com a experiência e constantemente sujeitos a serem pelo caroneiro ressignificados, é o que se busca deixar claro quanto a demarcação e localização de pontos de carona e as rotas por eles gerados, sendo uma sugestão do autor a qualquer um que deseje começar a fazer parte dessa via de locomoção solidária.

Creio que o mais adequado seria realizar um mapeamento coletivo destes pontos, uma construção não consolidada, onde todos os atores do universo da carona fariam parte de uma cartografia da carona. Ao se pensar em pontos de carona, deve se analisar quais seriam os critérios para que um determinado local seja reconhecido como tal. O que deve ser observado para se obter um bom ponto de carona em Florianópolis? Quais os requisitos básicos para que

caroneiros e caronistas possam identificar um acostamento à beira da estrada, e utilizá-lo como ponto de carona?

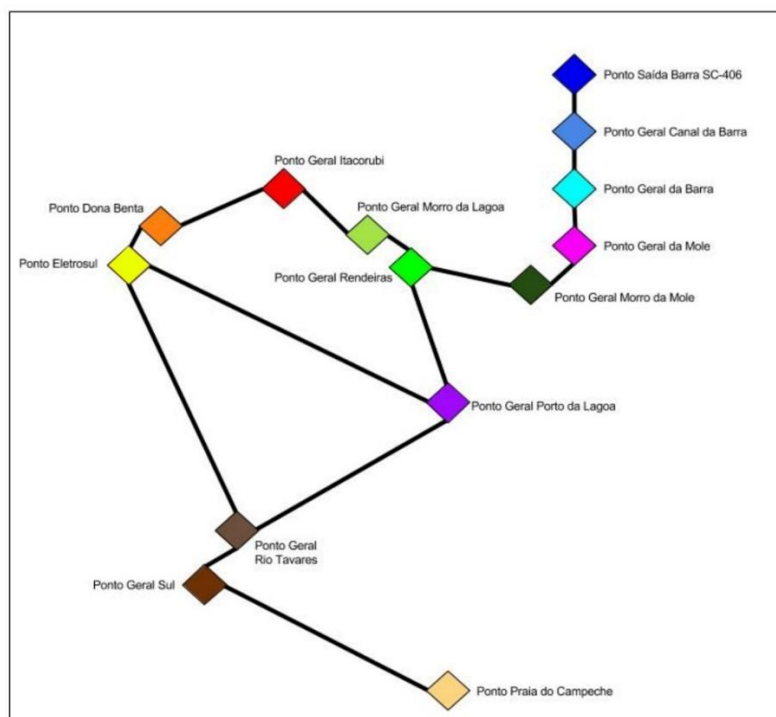
O fluxo de veículos seria um fator importante, suas melhores condições seriam, se possível, com baixa velocidade dos carros, pois assim o caroneiro tem a chance de ser visualizado pelo motorista, isso influenciará em toda a comunicação visual que os caroneiros desejam passar aos motoristas, seus gestos e placas informativas poderão então serem percebidas e interpretadas, aumentando suas possibilidades em conseguir uma carona, a comunicação visual pode auxiliar na objetividade de se conseguir uma carona.

Porém altos fluxos de veículos aumentam as possibilidades de carona no local, levando muitos caroneiros a procurarem pelas vias principais, um exemplo está na sugestão do Ponto Dona Benta, localizado próximo da Universidade Federal de Santa Catarina, ele fica após a abertura de dois sinaleiros e uma faixa de pedestres, que levam a estreita Rua João Pio Duarte Silva, conectando caroneiros nas direções aos bairros Itacorubi e Lagoa, principalmente.

Algo também relevante ao se considerar um bom ponto de carona, são os acostamentos, locais onde os carros possam parar, para que o caroneiro suba a bordo sem riscos, considerando as muitas ruas sem acostamento, ou sem calçada que compõem a malha viária da Ilha, este é um critério que como todos aqui descritos, podem ser moldados de acordo com a situação de cada carona. Por exemplo no Ponto da Rendeiras, localizado na Avenida das Rendeiras na Lagoa da Conceição, não se tem a presença de acostamentos, sendo o cruzamento entre a rua principal da Rendeiras com a Osni Ortiga o fator que reduz o fluxo de automóveis, possibilitando uma breve interação entre os envolvidos, para se conseguir caronas neste ponto os carros na maioria dos casos ligam o sinal de luz alerta, e os caroneiros precisam entrar rapidamente no meio do fluxo normal da via.

Foram obtidos como produto desta pesquisa 4 Figuras de localização exibindo 14 pontos gerais de carona solidária possíveis num específico recorte nos bairros da Trindade, Pantanal, Itacorubi, Rio Tavares, Campeche, Porto da Lagoa, Lagoa da Conceição e Barra da Lagoa. Pensando em uma melhor visualização de escala foi adotada a demarcação de pontos gerais que representam pontos específicos, com 28 subpontos identificados, totalizando 42 pontos localizados de carona. Os diferentes recortes e escalas serviram para auxiliar na comunicação de cada bairro presentes em cada figura de localização, sendo realizado também uma figura das linhas de conexão entre estes os pontos gerais correspondentes na Figura 9.

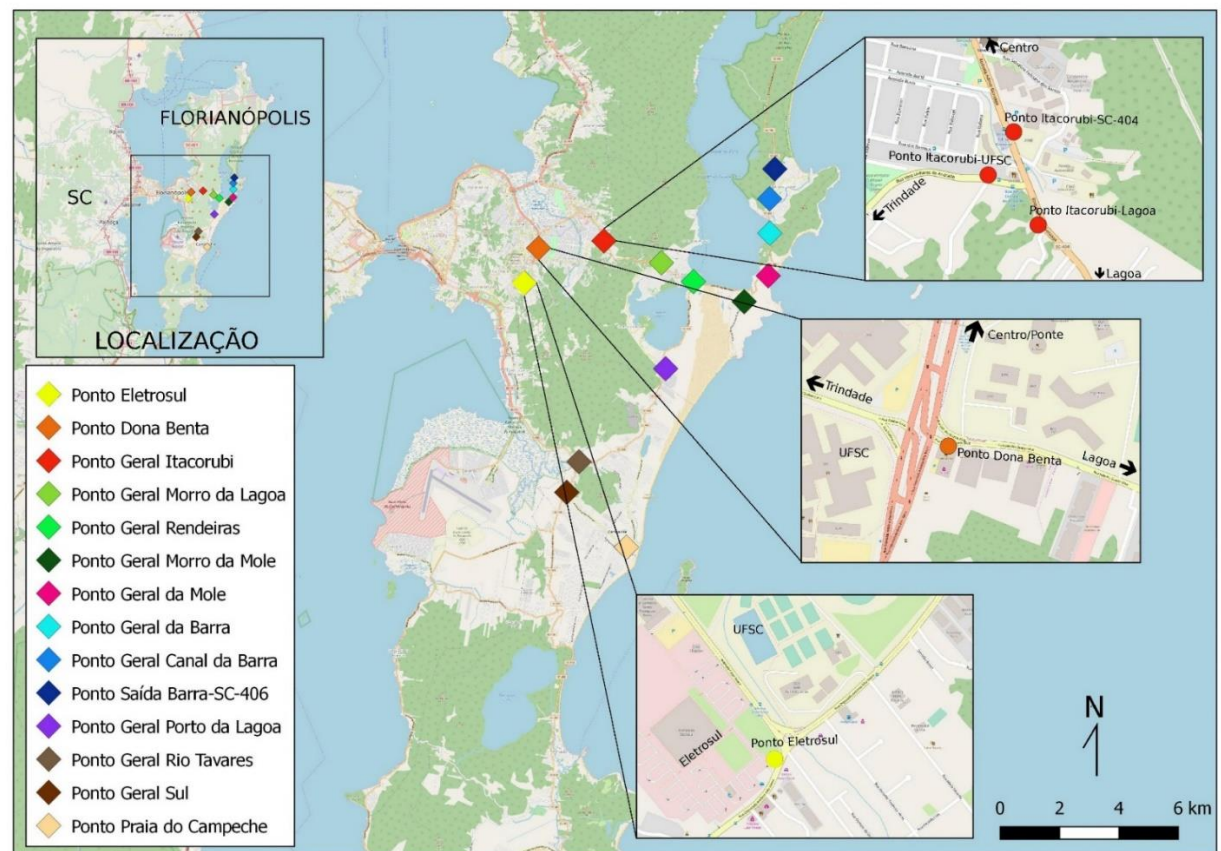
Figura 9– Linhas de conexões entre os pontos gerais de carona localizados.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Em seguida serão apresentados cada uma das figuras onde os pontos de carona foram localizados, após cada figura de localização dos pontos, os pontos são descritos separadamente por distrito , através das fotografias podem ser observadas algumas de suas semelhanças que foram levadas em consideração por dos fatores apresentados como relevantes na demarcação de um ponto de carona: a busca por lombadas, rótulas, acostamentos, e pontos estratégicos em estradas que levam a proximidade de bairros específicos. A primeira localização dos pontos foi a dos bairros próximos a UFSC e a UDESC, observe em Figura 10.

Figura 10 – Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros da Trindade, Pantanal e Itacorubi.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Pontos de carona localizados nas proximidades da UFSC (bairros da Trindade e Pantanal):

Estes dois pontos de carona representam onde se concentram a majoritária porção dos caroneiros do município de Florianópolis, em meio a UFSC, como pode ser observado no recorte presente na Figura 11.

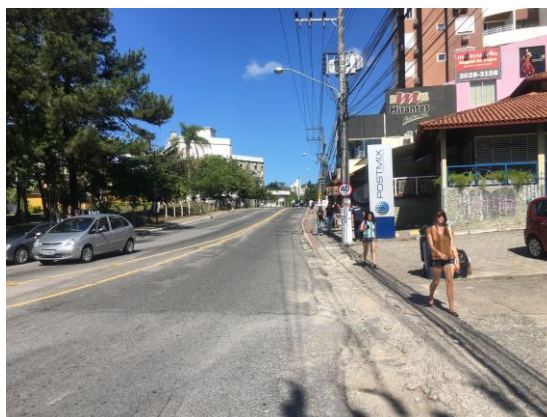
Figura 11- Recortes dos pontos Eletrosul (A) e Dona Benta (B), pontos localizados nos distritos universitários.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

- **Ponto Dona Benta (Trindade):** Localizado num bairro universitário, escolhi esta nomenclatura ao ponto, por conta de estar demarcado em frente a um restaurante com o mesmo nome, o ponto fica próximo a cruzamento da Rua João Pio Duarte com a Avenida Henrique da Silva Fontes. Os automóveis que transitam por este ponto normalmente reduzem sua velocidade por conta de estar numa via estreita onde se afunilam outras duas vias, cabe ressaltar que são vias com sinaleiras, observe Figura 12. Neste ponto de carona existe a possibilidade de se conseguir caronas da região da UFSC para o Itacorubi e/ou para a Lagoa, dependendo da rota do caronista se consegue chegar até a Barra da Lagoa.

Figura 12 – Fotografia do Ponto Dona Benta



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Eletrosul (Pantanal):** Localiza-se próximo a empresa Eletrosul e da Universidade Federal, no bairro Pantanal, logo após uma rótula, no cruzamento da Rua Deputado Antônio Edu Vieira com a Avenida César Seara. O Ponto Eletrosul pode ser considerado um bom local para se pegar caronas, principalmente pela sua localização após uma rótula, bom acostamento e sua proximidade com a UFSC. Neste ponto de carona existem possibilidades de se conseguir caronas para o Sul da Ilha, ou para o Centro/Continente. Observe suas características em Figura 13.

Figura 13 – Fotografia do Ponto Eletrosul



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Pontos de carona localizados no bairro Itacorubi:

Os locais de acesso a locomoção por caronas no distrito do Itacorubi, próximos a Universidade Estadual de Santa Catarina - UDESC, estão representados por três pontos estratégicos (Figura 14). Foi levado em consideração a disposição das vias, direções gerais entre os distritos e os apontamentos apresentados por caronistas que responderam ao questionário.

Figura 14- Recorte do Ponto Geral Itacorubi.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

- **Ponto Itacorubi UFSC:** Os três pontos deste bairro se localizam após um cruzamento de vias, este ponto em específico fica na Rua Vera Linhares de Andrade cruzando com a Rodovia Admar Gonzaga, este ponto de carona possui a crucial função de conexão entre as duas universidades UFSC e UDESC, onde se possibilitam muitas caronas do Itacorubi para os bairros próximos a UFSC como Córrego Grande e Trindade. Observe Figura 15 tirada em campo.

Figura 15 – Fotografia do Ponto Itacorubi UFSC



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Itacorubi SC-404:** Localizado na Rodovia Admar Gonzaga, logo após a descida do morro da Lagoa da Conceição, O ponto conta com lombada para redução do fluxo e acostamento para veículos, observe em Figura 16. Aqui as possibilidades de se conseguir caronas do Itacorubi para próximo da UDESC, ou para o Centro são grandes.

Figura 16- Fotografia do Ponto Itacorubi SC-404



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Itacorubi Lagoa:** Neste local se inicia a subida para o Morro da Lagoa da Conceição, seguindo pela mesma Rodovia Admar Gonzaga onde passam os outros pontos presentes no bairro do Itacorubi. Esta via possui acostamento apenas em frente às áreas residenciais, observe a Figura 17, as maiores chances de carona são para a Lagoa da Conceição.

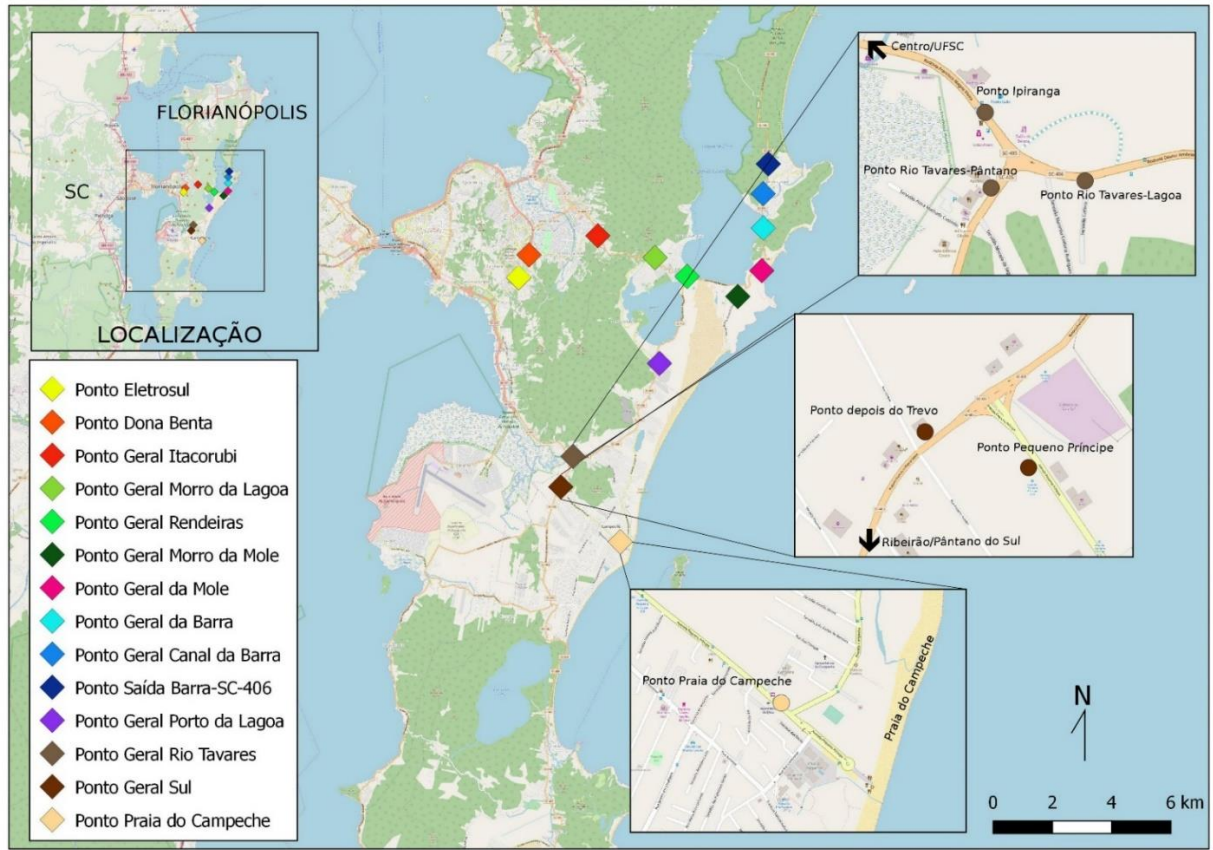
Figura 17 – Fotografia do Ponto Itacorubi- Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Os distritos do Rio Tavares e Campeche também repretaram possuir expressivo transitar de caroneiros e caronistas de acordo com as pesquisas realizadas, onde esta identificação de pontos pode ser observada na Figura 18, Seguido a identificação dos pontos, está o recorte dividido por distritos, com breve descrição de cada ponto específico de carona.

Figura 18- Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros Rio Tavares e Campeche.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Pontos de carona localizados no Sul da Ilha:

Foram seis pontos de caronas identificados nos distritos do Rio Tavares e Campeche, seus respectivos recortes estão na Figura 19 abaixo. Seguidos de uma breve descrição das características e fotografias de cada ponto.

Figura 19- Recortes dos pontos gerais Rio Tavares(A), Sul(B) e Campeche(C).



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Ponto Ipiranga: Localizado em frente ao Posto Ipiranga na SC-405 no bairro do Rio Tavares, o ponto foi demarcado logo após um trevo com alto fluxo de veículos, localizado em frente ao posto Ipiranga do Rio Tavares. Este é um ponto onde se pode obter carona do Rio Tavares para as direções do Pantanal ou Carvoeira (UFSC), ou Centro/Continente. Observe Figura 20.

Figura 20 – Fotografia do Ponto Ipiranga



Fonte: Acervo Pessoal, 2017.

- **Ponto Rio Tavares-Pântano do Sul:** Localiza-se logo após ao trevo do bairro do Rio Tavares, onde se cruzam as rodovias SC-405 e SC-406, próximo ao mesmo trevo descrito, porém com uma direção para o Sul da Ilha. Onde se pode obter caronas

do Rio Tavares para outros bairros do Sul como Campeche, Morro das Pedras, Armação, Pântano do Sul. Conforme é visto na Figura 21.

Figura 21- Fotografia do Ponto Rio Tavares- Pântano do Sul



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Rio Tavares-Lagoa:** Localizado após o trevo entre a SC-405 e a SC-406, o ponto conta com auxílio do trevo do Rio Tavares e acostamentos localizados sob ciclovia, como informa sua nomenclatura suas caronas vão prioritariamente na direção do Porto da Lagoa e consequentemente Lagoa da Conceição. Observe Figura 22.

Figura 22 – Fotografia do Ponto Rio Tavares-Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Ponto depois do Trevo: Localiza-se na mesma rodovia onde está o ponto Rio Tavares-Pântano do Sul, ao longo da SC-405, sua demarcação está após o trevo que leva a avenida Pequeno Príncipe, cujo possui também um ponto de carona identificado. A proximidade de

um ponto de ônibus auxilia o caroneiro a ser melhor visualizado, sendo que este local possui boas áreas de acostamento. Neste se tem a possibilidade de obter caronas para as direções mais ao Sul da Ilha, como: Morro das Pedras, Armação, Pântano e até Ribeirão da Ilha. Observe em Figura 23.

Figura 23 – Fotografia do Ponto depois do Trevo



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Pequeno Príncipe:** Localizado após um cruzamento da SC-405 com a Avenida Pequeno Príncipe, ponto com acostamento e localizado logo após cruzamento de vias. Este ponto possibilita caronas principalmente para o Campeche. Conforme se observa em Figura 24.

Figura 24 – Fotografia do Ponto Pequeno Príncipe



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Ponto Praia do Campeche: Localizado na chegada da Avenida Pequeno Príncipe à entrada principal da praia do Campeche, praia turística a qual pode aumentar as chances do caroneiro, principalmente durante as altas temporadas no verão de Florianópolis. Além da praia próxima, se trata de um ponto que conta com lombada e área para acostamento de veículos. Suas caronas são principalmente para o Rio Tavares, vindo em segundo plano chances de se deslocar para as regiões da UFSC e do Centro. Observe Figura 25..

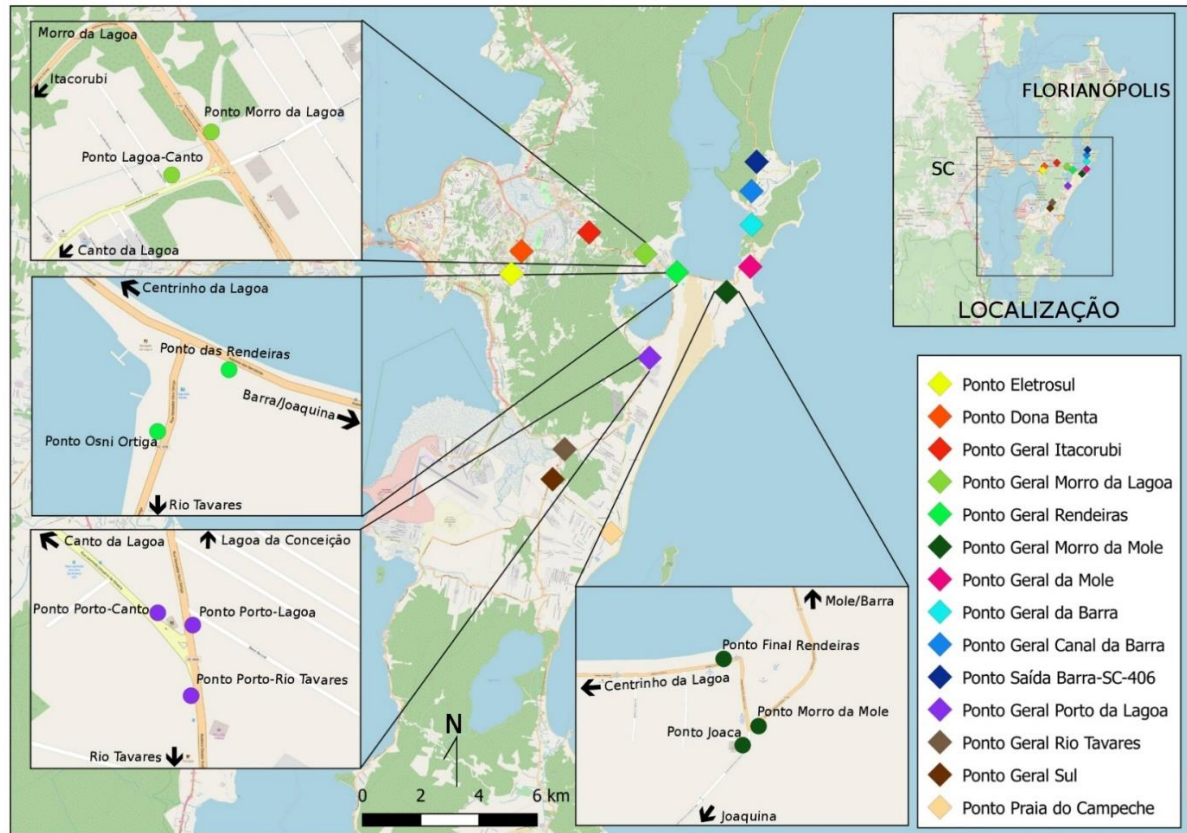
Figura 25- Fotografia do Ponto Praia do Campeche



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Os pontos de carona a seguir foram localizados nos distritos do Porto da Lagoa e Lagoa da Conceição, como podem ser observados na Figura 26. Em seguida é feita a divisão dos pontos por distritos, contendo breves descrições de suas características.

Figura 26 - Localização de pontos de carona solidária sugeridos nos bairros da Lagoa da Conceição e Porto da Lagoa.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Pontos de carona localizados no Porto da Lagoa:

Foram três pontos específicos (Figura 27) de caronas localizados neste limitiar entre os distritos da Lagoa da Conceição e o Rio Tavares, eles se encontram distribuídos de forma que possam abranger o máximo de direções e conexões entre outras áreas mais próximas como o centro da Lagoa da Conceição e ou do Rio Tavares.

Figura 27- Recorte do Ponto Geral Porto da Lagoa



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

- **Ponto Porto-Rio Tavares:** Localiza-se logo após o cruzamento de três vias: a Rodovia Dr. Antônio Luiz Moura Gonzaga, Rua Vereador Osni Ortiga e a Rua Laurindo Januário da Silveira, cruzamentos auxiliam os caroneiros a buscarem por direções de maior abrangência de veículos e rotas em comum. Sendo que neste ponto ocorre um auxílio na redução da velocidade dos veículos em movimento por conta do cruzamento de vias, possuindo também acostamento disponível ao canto da via. Em tal local se têm grande possibilidade de conseguir caronas do Porto da Lagoa para o Rio Tavares, ou Campeche. Observe a Figura 28.

Figura 28- Fotografia do Ponto Porto- Rio Tavares



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Ponto Porto-Lagoa: Sendo localizado após o trevo, na Rua Vereador Osni Ortiga, é um ponto de carona com acostamento para veículos, sendo que possuir a Lagoa da Conceição como conexão possível acarreta numa grande chance de deslocamento deste caroneiro. Este ponto oferece chances de carona do Porto da Lagoa para a Lagoa, ou até para Barra. Observe suas características em Figura 29.

Figura 29- Fotografia do Ponto Porto-Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Ponto Porto-Canto: Sendo marcado após o trevo que possui conexões entre as vias do Porto da Lagoa com a principal do Canto da Lagoa, localiza-se na Rua Laurindo Januário da Silveira, onde se consegue pegar caronas do Porto da Lagoa para o Canto da Lagoa, conforme se observa em Figura 30.

Figura 30- Fotografia do Ponto Porto-Canto



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Seguindo as trajetórias que conectam estes os pontos de carona, serão apresentados a seguir os recortes feitos no distrito da Lagoa da Conceição, foram três recortes espaciais nas áreas centrais da Lagoa.

Pontos de carona localizados na Lagoa da Conceição:

Foram sete pontos específicos que geram deslocamentos por meio da carona solidária na Lagoa da Conceição, distrito o qual a carona possui bastante adesão. Seus recortes podem ser observados na Figura 31.

Figura 31 - Recorte dos pontos gerais do Morro da Lagoa(A), Rendeiras(B) e Morro da Mole(C).



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

- **Ponto Morro da Lagoa:** Está localizado após o cruzamento entre as vias :Rodovia Admar Gonzaga, Avenida Afonso Delambert Neto, Rua Laurindo Januário da Silveira e João Pacheco da Costa. Ponto o qual está localizado bem ao início da subida do Morro da Lagoa. Neste ponto se consegue possibilidade de caronas da Lagoa para os bairros próximos a UDESC e a UFSC, como também caronas para o Centro. Observe em Figura 32.

Figura 32- Fotografia do Ponto Morro da Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Lagoa-Canto:** Próximo ao cruzamento das mesmas vias do ponto anterior, este está localizado na Rua Laurindo Januário da Silva. Apesar de não se ter acostamentos durante esta via, as caronas neste ponto são em geral de boa receptividade por parte dos motoristas, onde existem grandes possibilidades de se conseguir caronas da Lagoa para o Canto da Lagoa. Considere a Figura 33.

Figura 33- Fotografia do Ponto Lagoa-Canto



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Osni Ortiga:** Este local é um dos pontos que conectam a Lagoa da Conceição com o Sul da Ilha, localiza-se após o cruzamento da Avenida das Rendeiras com a Rua Vereador Osni Ortiga, dentre as possibilidades de caronas estão principalmente o Porto da Lagoa, Rio Tavares e Campeche. Observe a Figura 34.

Figura 34- Fotografia do Ponto Osni Ortiga



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Rendeiras:** Apesar da falta de calçada e acostamento, este ponto localiza-se logo após a ligação da Osni Ortiga com a avenida das Rendeiras, no bairro da Lagoa da Conceição, onde se observam muitas práticas de carona. Esta intersecção de vias reduz a velocidade dos fluxos, considerando que a avenida principal da Lagoa da Conceição, bairro turístico, possui um grande transitar de automóveis, principalmente nas temporadas de verão. Observe a Figura 35. Neste ponto é possível conseguir caronas da Lagoa para a Mole, Barra ou Joaquina.

Figura 35- Fotografia do Ponto Rendeiras.



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Final da Rendeiras:** Localizado ao final de uma curva na avenida das Rendeiras na Lagoa da Conceição, sua principal direção a se pensar uma carona neste local seria para o Centrinho da Lagoa, neste ponto a velocidade do fluxo pode vir a ser reduzida por conta da alta circulação de veículos numa estreita via arterial de duas mãos. Observe em Figura 36, considerando também o bairro Itacorubi devido aos seus limites com o Morro da Lagoa.

Figura 36 – Fotografia do Ponto Final da Rendeiras



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto subida Morro da Mole:** Este ponto localiza-se logo após o cruzamento de duas vias com fluxos coincidentes, a Avenida Prefeito Acácio Garibaldi São Tiago

com a Rodovia Jornalista Manoel de Menezes, seguido por uma faixa de pedestres, como pode ser notado em Figura 37, sendo fatores que influenciam para que os automóveis não transitem em altas velocidade, além de estar no início da subida para o morro que leva à praia Mole, e sucessivamente à Barra da Lagoa, possui considerável espaço de acostamento. Nele se obtém muitas caronas para a praia Mole e para a Barra da Lagoa principalmente, porém a partir deste ponto se transitam também automóveis com rotas destinadas ao Rio Vermelho, já que apesar da distância, não seria de total irrelevância se utilizar de uma placa de carona com o nome deste bairro escrito, pois os caminhos gerados pelas vias principais costumam transitar entre os pólos de urbanização dispersos da Ilha.

Figura 37 – Fotografia do Ponto subida Morro da Mole



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Joaca:** Localizado na Avenida Prefeito Acácio Garibaldi São Tiago, este é um ponto próximo a faixa de pedestres para auxiliar na redução da velocidade dos automóveis, durante as altas temporadas o movimento para a praia da Joaquina fica intenso, aumentando as chances de carona em qualquer um dos sentidos. Neste ponto as rotas que partem nessa direção vão chegar na praia da Joaquina. Observe Figura 38.
-

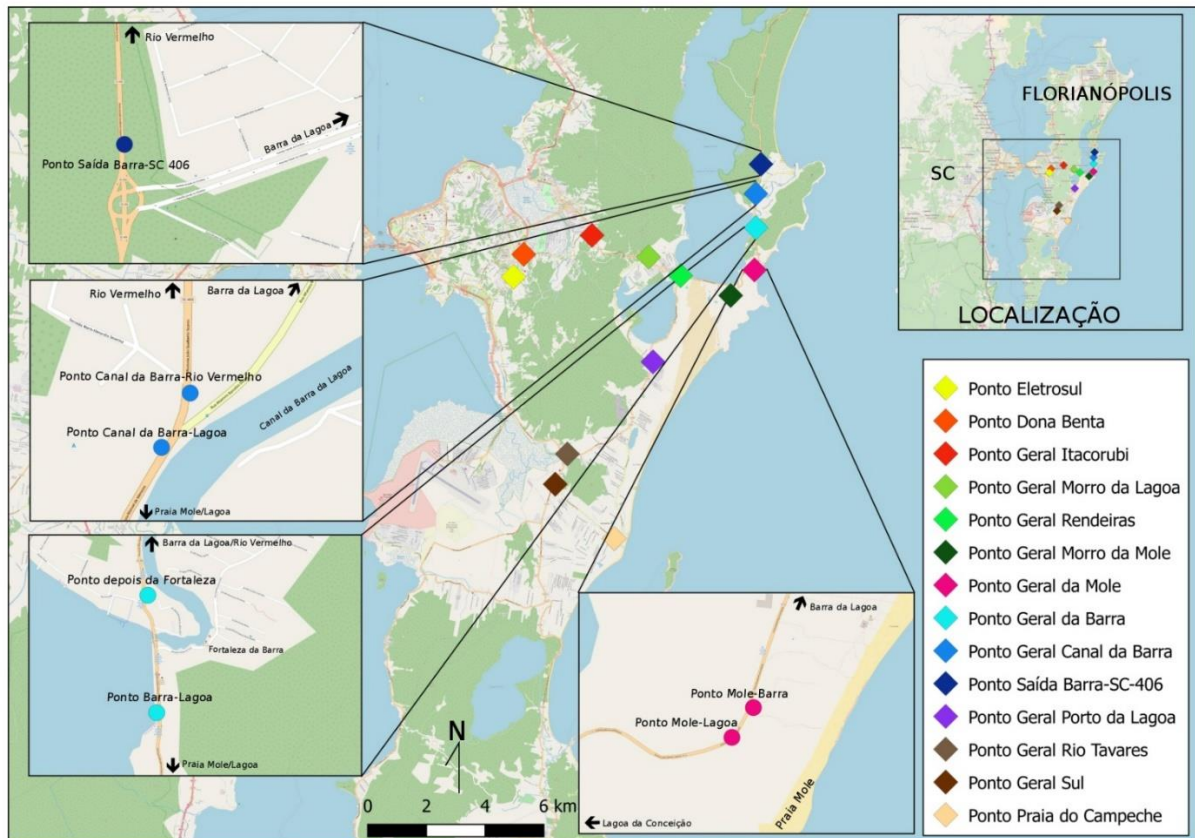
Figura 38- Fotografia do Ponto Joaca



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

A seguir serão apresentados os pontos de carona solidária localizados na Praia Mole, sendo parte do distrito da Lagoa da Conceição e no distrito da Barra da Lagoa, observe a Figura 39. Seguindo após a representação dos pontos, seus respectivos recortes e breves descrições.

Figura 39 – Localização de pontos de carona solidária sugeridos na Praia Mole e Barra da Lagoa.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Pontos de carona localizados na praia Mole (Lagoa da Conceição):

Dois pontos principais foram localizados na Praia Mole, conforme pode ser observado na Figura 40. Em seguida cada um dos pontos específicos serão brevemente descritos.

Figura 40- Recorte do Ponto Geral da Mole



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

- **Ponto Mole-Barra:** Sua localização se dá ao longo da Rodovia Jornalista Manoel de Menezes em seu encontro com a praia Mole, como pode ser visto na Figura 41, este ponto ajuda na carona devido ao acostamento e a lombada próxima, na Praia Mole o fluxo de veículos e as chances de receptividade a caronas aumentam durante a alta temporada. Neste sentido da via as caronas previstas são para a Barra da Lagoa, ou direto para o Rio Vermelho.

Figura 41 – Fotografia do Ponto Mole-Barra



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Mole-Lagoa:** De características similares ao Ponto Mole-Barra, diferenciando-se na direção da Rodovia Jornalista Manoel de Menezes, este ponto também conta com boas estruturas para se pegar caronas como acostamento e lombada, conforme se observa na Figura 42, aqui as maiores oportunidades de carona são para a Lagoa da Conceição.

Figura 42 – Fotografia do Ponto Mole-Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Seguindo as conexões entre os distritos da Mole com a Barra da Lagoa, são agora apresentados os três recortes espaciais com pontos de carona identificados neste distrito.

Pontos de carona localizados na Barra da Lagoa:

A Barra da Lagoa possui cinco pontos de carona específicos identificados (Figura 43), cada um destes serão brevemente descritos a seguir.

Figura 43- Recortes dos pontos gerais da Barra(A), Canal da Barra(B) e Saída da Barra SC-406(C).



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Ponto Barra-Lagoa: Outro ponto ligado a via de acesso da Rodovia Jorn. Manoel de Menezes, este é mais um ponto localizado em bairros turísticos de Florianópolis, possuindo acostamento, faixa de pedestre e lombada próximos. Neste local as chances de carona são para a Mole ou Lagoa principalmente, com possíveis caronas também para a UDESC e UFSC, dependendo da comunicação do caroneiro, a Figura 44 abaixo visa facilitar na identificação do ponto.

Figura 44 – Fotografia do Ponto Barra-Lagoa



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto depois da Fortaleza:** Localiza-se também na Rod. Jornalista Manoel de Menezes, após uma lombada, neste ponto transitam dois fluxos principais possíveis, os vindos da Mole, passando pelas vias principais, e os de saída da Fortaleza da Barra. Como observa-se em Figura 45, aqui se possui grandes chances de se obter caronas para a praia da Barra da Lagoa, ou mesmo para o Rio Vermelho.

Figura 45 – Fotografia do Ponto depois da Fortaleza



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Canal da Barra-Lagoa:** Localizado logo após um cruzamento das vias Rod Jornalista Manoel de Menezes, Rod. João Gualberto Soares e da Rua Altamiro Barcelos Dutra, como se pode observar na Figura 46, além do cruzamento de vias, este ponto conta com ajuda de uma lombada para a redução da velocidade dos carros e com um pequeno acostamento. Como o nome do ponto informa, aqui o caroneiro tem maiores chances de pedir caronas pra Lagoa da Conceição.

Figura 46 – Fotografia do Ponto Canal da Barra



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

- **Ponto Canal da Barra-Rio Vermelho:** Localizado na Rodovia João Gualberto Soares, possui características que se assemelham ao outro ponto do Canal da Barra, se

encontra após o mesmo cruzamento de vias, possuindo também lombada próxima. Neste ponto o mais indicado é se tentar caronas para o Rio Vermelho, e quem sabe se direcionar para o norte da Ilha, campo inexplorado na carona solidária. Note suas características na Figura 47, retirada em campo pelo autor.

Figura 47 – Ponto Canal da Barra- Rio Vermelho



Fonte: Acervo pessoal, 2017.

Ponto saída Barra-SC-401: Localizado à beira da Rodovia João Gualberto Soares, a localização dos pontos se encerra neste último recorte, se trata de um ponto sem lombada ou acostamento, o fator que auxilia na redução do fluxo de automóveis é por conta de estar localizado numa saída de vias da Barra da Lagoa para uma estrada geral que leva ao norte. Suas rotas apontam para o Rio Vermelho, e por sequência ao norte. Por fim observe as Figura 48

Figura 48- Fotografia do Ponto saída da Barra-SC-401



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Esta identificação de pontos de carona solidária dentro de recortes específicos do município de Florianópolis remeteu a um processo onde foram utilizadas uma diversidade de metodologias que visam alcançar um objetivo em comum, o de evidenciar pontos de carona solidária dentro destes distritos, os quais são provenientes de um estudo de rotas feito através dos questionários aplicados em caroneiros e caronistas, como também por embasamentos empíricos do autor, somado ao método do registro fotográfico em campo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos problemas de mobilidade discutidos neste trabalho, buscou-se pensar a potencialidade de soluções alternativas, sua viabilidade, riscos e ganhos. Quando observada a lógica dos planos urbanos, pautadas no desenvolvimento rodoviarista, de como tem sido concebida a cidade desde os modernistas da década de cinquenta até a atualidade, é notável a estagnação, a obstrução de novas medidas, as mesmas ideias estacionadas, atravancando novos caminhos para se reestruturar o meio urbano. Acredito que uma vida urbana mais solidária pode contribuir para tornar a cidade mais humana, de modo a favorecer a integração e a sociabilidade entre seus cidadãos, pretendendo, senão um confronto, ao menos representar um contraste à solidão, à impessoalidade e ao individualismo típicos das metrópoles e comuns a este sistema capitalista, competitivo e desigual.

Se buscou por formas de incentivo a práticas de carona solidária, considerando-se a mobilidade como algo essencial a todo cidadão, com base nos motivos que levaram muitos estudantes ao início de uma prática de caronas, estes evidenciados nas respostas dos questionários. Tendo em vista tais dados e leituras, se pode concluir que a ineficiência de um modal de transporte no município de Florianópolis reflete como um dos principais motivos para que a carona tenha tanta representatividade, embora para que a carona solidária possa ser reconhecida e incorporada à uma política de mobilidade como o PLAMUS, antes teria de inserir-se a uma série de requisitos e garantias de segurança, além de ter de lidar com rotas planejadas e pré-definidas.

Contudo, sua essência está justamente em seu caráter espontâneo e à margem das formas tradicionais de transporte. Ser caroneiro é aventurar-se, é ter determinação frente ao incerto, aceitar e compreender o perigo, estar apto a caminhar em busca de melhores pontos para se conseguir uma carona, é pensar e planejar todo o seu trajeto, num limiar tênue entre dependência e autonomia. Difere-se do transporte público em muitos quesitos, pois, embora coletivo, a sociabilidade entre seus usuários pode até ocorrer durante o ônibus, porém não irá influenciar em nada a respeito do trajeto, e do conforto de seus passageiros. Enquanto que numa carona socializar-se pode acarretar em uma diversidade de desdobramentos geralmente positivos como: troca de experiências e saberes, numa carona mais próxima de onde o caroneiro deseja ir, também o fato de caroneiro e caronista se conhecerem reduz a insegurança de ambas as partes.

A percepção do caroneiro sobre como fazer a carona acontecer diante do espaço que o rodeia, ocorre de forma espontânea e subjetiva, não existe qualquer informação que auxilie

nas práticas de carona solidária em Florianópolis, nenhum tipo de “guia” de condutas de como se portar diante das diversas situações que a carona possa propiciar, eis um dos desafios em se realizar esta monografia, o lado marginal da carona solidária e espontânea, no sentido de que ela representa uma experiência única a cada carona que se pega, embora se deva reconhecer seus riscos e contradições, tendo em vista que a carona solidária está também sujeita a todos os condicionantes sociais, o fato do perfil jovem e universitário compor a maioria dos questionados reflete a um problema encontrado na diversidade dos perfis de caroneiros.

Retomando um dos objetivos desta pesquisa, está o de analisar este fenômeno da carona solidária em Florianópolis, que apesar de todas suas possíveis adversidades, limites e contradições, é uma alternativa de movimentar-se por certos bairros sendo facilmente visível sua aplicação pelas estradas, onde além de motivos geográficos, heranças históricas e projetos de urbanização, temos então o meio universitário e turístico da cidade como grandes incentivadores desta prática, a carona solidária hoje possui como ferramentas os dispositivos e as redes virtuais geradas, e ainda sim preserva suas principais características que a representam tão claramente: ela se desenvolve pelas ruas, integrada aos fluxos do individualismo trazidos pelos automóveis, porém visando a mobilidade urbana sustentável, o compartilhamento dos meios de locomoção individuais, mantendo seu teor espontâneo, autônomo e solidário.

Esta pesquisa permitiu apresentar principalmente um recorte de caroneiros presentes no município de Florianópolis, em sua maioria estudantes, onde pode ser analisado suas motivações e dificuldades enfrentadas quanto a mobilidade. Os resultados foram satisfatórios se considerarmos que o produto gerado ao final deste trabalho foi o de localizar e demonstrar algumas faces da carona, a considerando como uma forma de locomoção viável, que apesar dos riscos envolvidos, segue ocorrendo como parte do cotidiano e da vida urbana de certos distritos de Florianópolis.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOHUSCH, Graziela; SCHEIBE, Luiz Fernando. **Mobilidade Urbana Sustentável: um ensaio sobre o conceito**. *Geosul*, v. 29, n. 57, p. 157-176, 2014.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS NAÇÕES UNIDAS (2011). **United Nation Environment Programme**. Disponível em http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-19-ipm/1March/AM/UNEP.pdf. Acesso em 10. jun. 2012.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. Editora Ática, Série Princípios, 3a. Edição, n. 174, 1995

COSTA, Emmanuel dos Santos et al. **A cidade do automóvel: relações de influência entre o carro e o planejamento urbano modernista em Florianópolis**. 2014.

DE PAULA, Bruno Lucas Saliba. **Um carro a menos, um amigo a mais: Carona como exemplo de sociabilidade**. *Revista Três Pontos*, v. 7, n. 2, 2016.

FULLAGAR, S. MARKWELL, K & WILSON, E (eds) **Slow Tourism: Experiences and Mobilities**. Channel View: Bristol, 2012. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=W8LHxvz0C8wC&printsec=frontcover&dq=isbn:1845412818&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjbmajltN3XAhVHGpAKHc8-DS0Q6AEIJzAA#v=onepage&q&f=false>.> Acesso em: 12/02/17

GRAZIOTIN, D. **An analysis of issues against the adoption of dynamic carpooling**, 2013

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa** - 4 ed -São Paulo: Atlas. 2002

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Infográficos: dados gerais do município**. 2010. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.phplang=&codmun=420540&search=florianopolis>.> Acesso em: 18/02/17

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS-IPUF. **Plano Diretor de Florianópolis**. 2014. Disponível em: <<http://www.ipuf.sc.gov.br>>. Acesso em: 20/02/17

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Ed. Martins Fontes. São Paulo, SP, 2003.

JÚNIOR, Ricardo Mendes; FUSCO, Rafael. **Projeto Carona Solidária na UFPR**. *Revista Latino-Americana de Inovação e Engenharia de Produção*, v. 1, n. 1, 2013.

JENSEN apud POOLEY et al., 2005, p. 14–15 **Slow Tourism: Experiences and Mobilities**. Channel View: Bristol, 2012. Disponível em :
<<https://books.google.com.br/books?id=W8LHxvz0C8wC&printsec=frontcover&dq=isbn:1845412818&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjbmajltN3XAhVHGpAKHc8-DS0Q6AEIJzAA#v=onepage&q&f=false>> Acesso em: 12/02/17

KELLER, M. C. SILVA, E. N. **Carona: uma alternativa para a mobilidade urbana em Florianópolis**. *Mosaico Social – Revista do curso de Ciências Sociais da UFSC*. Ano V, nº5 – 204-219. 2010.

KEROUACK, Jack. **“On the road: o manuscrito original”**. L&PM. Porto Alegre, 2009.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LIMA, Maria Rosa Tesser Rodrigues, BUENO, Ayrton Portilho. **Mobilidade Urbana em Planos Diretores: Análise Sintática da Malha Viária da Área Conurbada de Florianópolis**. Dissertação de Mestrado no programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina. 2010.

MARANGONI, Ana Maria Marques Camargo. **Questionários e entrevistas: algumas considerações. Praticando a geografia: técnicas de campo e laboratório em geografia e análise ambiental**. São Paulo: **Oficina de Texto**, 2009. Organizador: Venturi, Luis Antonio Bittar

MARTINS, Tiago Stapenhorst, KOZIEVITCH, Nádia P. **Os desafios de uma aplicação de Carpooling no contexto de uma comunidade universitária brasileira**. Dep. de Informática, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

MASSEY, Doreen B. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativa**. 519 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2016.

O’RILEY, Michael et al. **Alternative mobility cultures and the resurgence of hitchhiking. Slow tourism: Experiences and mobilities**, v. 54, p. 128, 2012.

PAULA, Bruno Lucas Saliba de; FERREIRA, Eduardo Henrique Carvalho. **Um carro a menos, um amigo a mais: A carona como exemplo de sociabilidade**. Revista Três Pontos, v. 7, n.2, 2016.

LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA; STRATEGY &; MACHADO MEYER SENDACZ E OPICE ADVOGADOS. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável- PLAMUS**. 2015. Disponível em: <www.plamus.com.br>. Acesso em: 08. mar. 2017

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Municipal Integrado de Saneamento Básico do Município de Florianópolis – PMISB**. 2009. Disponível em: <http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/06_06_2012_14.04.25.da52287614078c9d7de177baaa656c8f.pdf>. Acesso em: 11. out. 2017

PEREIRA, Elson Manoel. **Cidade, urbanismo e mobilidade urbana**. Revista Geosul, Florianópolis, v. 29, ESPECIAL, p 73-92, jul./dez. 2014

REIS, Almir F., **“Ilha de Santa Catarina: permanências e transformações”**, Florianópolis, Ed. da UFSC, 2012.

RINVOLUCRI, Mario. **Hitch-hiking**. Cambridge, 1974.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed, São Paulo, USP, 2017.

SILVEIRA, A.F. (2013). **Rumo à Mobilidade Sustentável no Campus da UnB: Carona Solidária**. Monografia de Projeto Final, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF.

SCHLEBECKER, John T. **An Informal History of Hitchhiking**. The Historian; May 1, 1958; 20, 3; ProQuest pg. 305.

Subcomitê de Mobilidade da UFSC. Plano Diretor Participativo da UFSC.2012. Disponível em : <http://planodiretor.ufsc.br/files/2012/04/24.04.12-Leitura-Mobilidade.pdf>.

VIVIAN, Angelo Augusto. **Carrodependentes**: individualização e desgaste social pela cultura do automóvel na UFSC. 2015. 103 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Sociais, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis,2015. Disponível em:
<<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/134979>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

WECHNER, Bernd' Thumb'. **A Dearth of Research: Does anyone really know anything about hitch-hiking?** Disponível em: <www.digihitch.com/article274.html>. Acesso em: 23. mai. 2017.

APÊNDICE

QUESTIONÁRIO ONLINE DE CARONA SOLIDÁRIA

Seção 1-Perfil

I. Sexo:

- Masculino
- Feminino

II. Idade

- Menos de 18
- De 19 a 25
- De 26 a 35
- De 36 a 42
- Mais de 42

III. Atividade Ocupacional (pergunta aberta)

IV. Se morar em Florianópolis, qual bairro?

- Trindade
- Santa Mônica
- Pantanal
- Carvoeira
- Lagoa da Conceição
- Porto da Lagoa
- Canto da Lagoa
- Joaquina
- Barra da Lagoa
- Rio Tavares
- Campeche
- Morro das Pedras
- Armação
- Pântano do Sul
- Continente
- Outro

Seção 2- Deslocamento diário

- I. Qual geralmente é a sua rota de deslocamento diário? (ponto de origem > ponto de destino > ponto de retorno)
- II. E nesse deslocamento diário, quais transportes você utiliza?
 - Carona
 - Carro
 - Moto
 - Taxi
 - Ônibus
 - Bicicleta
 - A pé
- III. Quais são as maiores dificuldades percebidas durante seu deslocamento diário? (pergunta aberta)
- IV. Você pega ou já pegou carona dentro da Ilha de Florianópolis?
 - Sim (Ir para seção 3: Pega carona)
 - Não (Ir para a seção 4: Não pega carona)

Seção 3 – Pega carona

- I. Com que frequência você pega caronas?
 - Uma ou poucas vezes
 - De vez em quando
 - Frequentemente
- II. Em quais locais você já pegou ou costuma pegar caronas?
 - Arredores da UFSC
 - Arredores da UDESC
 - Sul da Ilha
 - Lagoa
 - Barra da Lagoa
 - Norte da Ilha
 - Outro
- III. Geralmente, para onde você está indo ao pegar estas caronas?
 - Trindade
 - Santa Mônica

- Pantanal
- Carvoeira
- Lagoa da Conceição
- Porto da Lagoa
- Canto da Lagoa
- Joaquina
- Barra da Lagoa
- Rio Tavares
- Campeche
- Armação
- Morro das Pedras
- Pântano do Sul
- Continente

IV. Em quais períodos você costuma pegar carona?

- Manhã (entre 5h e 12h)
- Tarde (entre 12h e 18h)
- Noite (entre 18h e 4h)

V. Você geralmente utiliza placas de carona informando o local onde quer chegar?

- Sim
- Não

VI. Quais são seus principais motivos para usar a carona como forma de deslocamento?
(pergunta aberta)

VII. Você já se sentiu inseguro pegando carona?

- Sim
- Não

VIII. Se sim, por quê? (pergunta aberta)

Seção 4- Não pega carona

I. Quais seus motivos para não pegar carona? (pergunta aberta)

II. Qual sua opinião sobre o uso de caronas como forma de deslocamento urbano?
(pergunta aberta)

Seção 5- Sobre dar caronas

I. Possui automóvel próprio (ou que você usa com frequência)?

- Sim
- Não

II. Você dá ou já deu caronas para outras pessoas?

- Sim (Ir para a seção 6- Já deu carona)
- Não (Ir para a seção 7- Nunca deu carona)

Seção 6 – Já deu carona

I. Com que frequência você dá caronas?

- Uma ou poucas vezes
- De vez em quando
- Frequentemente

II. Em quais locais você já deu ou costuma dar caronas?

- Arredores da UFSC
- Arredores da UDESC
- Sul da Ilha
- Lagoa
- Barra da Lagoa
- Norte da Ilha

III. Quais motivos te levaram ou o levam a dar caronas? (pergunta aberta)

IV. Avalie o quanto os itens abaixo podem influenciar você a dar carona:(pergunta feita numa escala linear de 1-pouca influência, a 5- muita influência)

- Uso de uma placa indicando o destino desejado (1 a 5)
- Aparência do caroneiro (1 a 5)
- Bairro onde a carona está sendo pedida (1 a 5)
- Iluminação do local (1 a 5)
- Facilidade em se encostar o carro (1 a 5)
- Horário em que a carona está sendo pedida (1 a 5)

V. Em quais períodos você costuma dar carona?

- Manhã (entre 5h e 12h)
- Tarde (entre 12h e 18h)
- Noite (entre 18h e 4h)

VI. Você já se sentiu inseguro dando carona?

- Sim
- Não

VII. Se sim, por quê? (pergunta aberta)

VIII. Existe algum motivo ou situação nas quais você opta por não dar carona? Quais seriam? (pergunta aberta)

Seção 7- Nunca deu carona

I. Quais seus motivos para não dar carona? (pergunta aberta)

Seção 8- Dados de contato

I. Email

II. Whatsapp